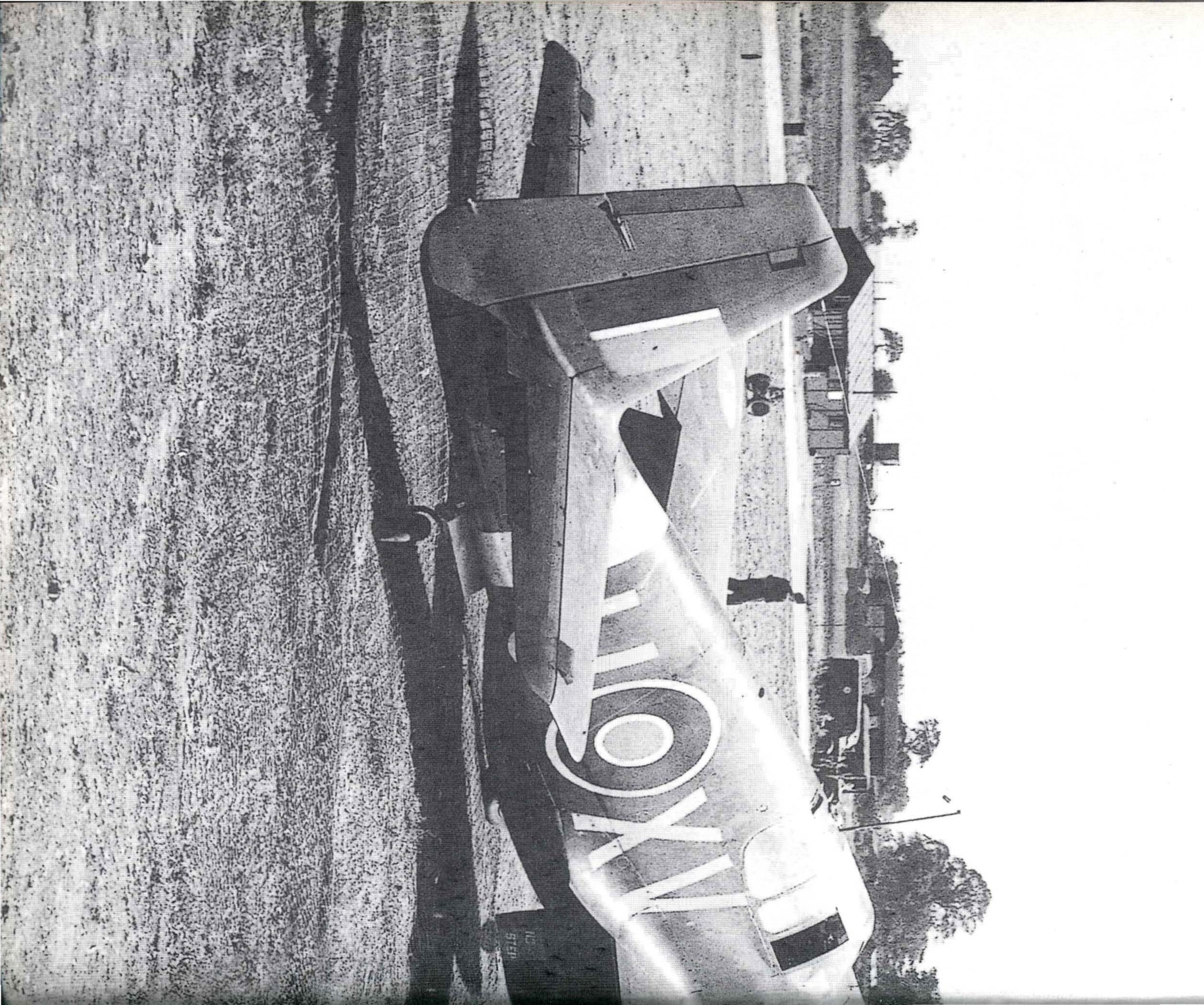
AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LOS MUSTANGS P-51 POLIVALENTES



LOS MUSTANGS P-51 POLIVALENTES



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 27

LOS MUSTANGS P-51 POLIVALENTES

OSPREY AVIATION
ediciones del Prado



Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en la obra Mustang Aces of the Ninth & Fifteenth Air Forces & the RAF

Texto original en inglés: Jerry Scutts
Capítulo 5 y texto de las láminas en color: Jon Lake
Traducción: Carlos G. Antoranz
Ilustración de portada realizada por Iain Wyllie
Figuras de aviones realizadas por Chris Davey, Keith Fretwell, Mark Rolfe, Robert Simms y John Weal
Figuras de pilotos realizadas por Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Arthur Bentley

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39, 6º
28003 Madrid-España

Importador y distribuidor en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I. 1092- Buenos Aires

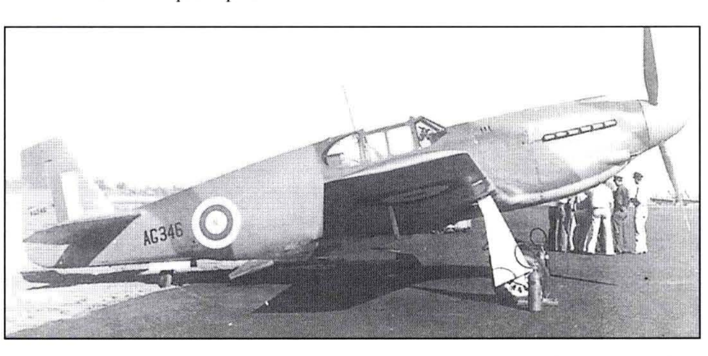
ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-387-5
D.L.:M 11593- 2000

Ilustración de portada:
El tejano Col. Charles M. 'Sandy' McCorkle efectúa un viraje con su personalizado P-51B, Betty Jane, en dirección a un par de Ju 88 que intentan detener el avance aliado a través de Italia en junio 1944. El agresivo McCorkle, que ya había alcanzado la categoría de as del Spitfire Mk VIII en el 31° FG, consiguió anotarse seis victorias más durante el tiempo que estuvo pilotando los Mustangs de la Decimoquinta AAF.

ÍNDICE

RECONOCIMIENTO TÁCTICO

Tras el primer vuelo del prototipo North American NA-73X el 26 de octubre de 1940, el caza encargado por la Comisión Británica de Adquisiciones (BPC) a principios de aquel año, adquirió forma tangible cuando se inició su producción en masa muy lejos de la zona de guerra y de Europa, en Inglewood, California. Ahora, con la amenaza de una invasión alemana conjurada tras los encarnizados combates de la Batalla de Inglaterra, los esfuerzos de la BPC se centraron en conseguir nuevos tipos de aviones con los que reforzar a la RAF para pasar a la ofensiva. Se encargaron numerosos modelos norteamericanos, algunos ya existentes y otros de nuevo diseño, y el NA-73 (que pronto sería bautizado como Mustang) estaba incluido de lleno en esta última categoría.



Inglewood, California, y el AG346 fueron los dos puntos de referencia desde los que se inició la historia del Mustang. Este último era el primer ejemplar que se entregaría a Gran Bretaña bajo los términos acordados por la Comisión Británica de Adquisiciones. Tras haber realizado unas cuantas adquisiciones, no tan acertadas, de aviones norteamericanos existentes, la comisión y North American Aviation consiguieron apuntarse un éxito al optar por un caza totalmente nuevo.

Cuando el primer Mustang Mk I (AG346) llegó a Gran Bretaña para ser sometido a pruebas, en octubre de 1941, los escuadrones de caza de la RAF que operaban en el frente estaban equipados casi por completo con el Supermarine Spitfire Mk V. Este excelente caza se estaba fabricando a gran escala, y no se preveía escasez de aviones, hecho que representaba grandes ventajas en cuanto al mantenimiento, reparación y abastecimiento de aparatos de reemplazo. Mientras el Spitfire siguiese estando a la par con los principales modelos de Luftwaffe, no parecía demasiado lógico introducir un nuevo caza, especialmente si se trataba de uno que dependiese de la todavía peligrosa travesía del Atlántico Norte para el suministro de aparatos y repuestos.

Aunque el Mustang Mk I (propulsado por el motor Allison V-1710) era uno de los mejores modelos de avión norteamericanos entregados a la RAF debido a su robusta 'calidad' de construcción y a sus buenas características de vuelo, sus prestaciones a gran altura no eran todo lo buenas que cabría desear, ya que carecía de compresor de sobrealimentación. De hecho el avión podía quedarse algo corto por encima de los 25.000 pies, pero era más rápido que el Spitfire Mk V, muy maniobrable y, lo que era más importante, era capaz de permanecer en el aire durante cuatro horas, lo cual representaba casi el doble de la autonomía del caza británico. Su armamento compuesto por ocho ametralladoras –seis en las alas y un montaje de dos más, situado junto al carter del motor– resultaba más que adecuado.

Por lo tanto, inicialmente el Mustang Mk I encontró un hueco en el Orden de Batalla de la RAF asumiendo un cometido que hasta entonces había estado a cargo de aviones mucho menos capaces: el de cooperación con el Ejército de Tierra. La misión del Mando de Cooperación con el Ejército

de Tierra (ACC) era 'experimentar, organizar, y ensayar todas las formas de cooperación aero-terrestre'. Una amarga lección aprendida en la Batalla de Francia había sido la endémica falta de caza-bombarderos rápidos y bien armados que proporcionasen a las fuerzas terrestres no sólo apoyo aéreo mediante misiones de ataque en el sentido estricto, sino también una adecuada cobertura fotográfica del dispositivo enemigo. Esos aviones debían poseer la capacidad de abrirse paso combatiendo para salir airosos de aquellas situaciones en las que se produjese una reacción hostil del enemigo. El Mustang, comparado con los Lysanders y Tomahawks del ACC, parecía ser el avión ideal.

En aquella fase de la guerra, la cooperación aérea con el Ejército británico se tradujo en una interminable serie de ejercicios de adiestramiento. En aquel momento, pocas unidades terrestres iban a emprender operaciones ofensivas de forma inminente, de modo que, en lugar de ser enviados inmediatamente al combate, el grueso de los regimientos con base en el Reino Unido podían dedicarse a reequiparse y a desarrollar nuevas tácticas, teniendo muy en cuenta las lecciones aprendidas de la Blitzkrieg alemana, que había revolucionado totalmente la forma del combate terrestre convencional. Los ejercicios, algunos de ellos realizados a gran escala con la participación de miles de hombres y vehículos, se convirtieron en una actividad normal. El apoyo aéreo, que anteriormente no se había tenido en cuenta, empezó a adquirir una importancia cada vez mayor.

Al Mustang Mk I AM148 del 26º Sqn. se le hizo una serie de fotografías para facilitar la identificación de este modelo de avión poco después de que las unidades del Mando de Cooperación con el Ejército empezasen a ser dotadas con aviones de este tipo en 1942. El Mustang, que ocasionalmente era acosado por la atención hostil de algunos pilotos aliados que desconocían su existencia debido a su parecido con el Bf 109, fue fotografiado desde todos los ángulos y las fotos fueron distribuidas por todas las unidades de la RAF. En esta imagen se aprecia claramente que la sección posterior de la cúpula ha sido parcialmente cubierta con pintura para reducir la cantidad de resplandor del sol que entraba en la lente de la cámara F24 situada tras el piloto en el compartimento de la radio. Este Mk I en particular fue entregado al 309º Sqn. tras haber prestado servicio en el 26º, antes de terminar sus días en la fábrica de Rolls-Royce.

Los escuadrones del ACC tardaron poco en demostrar el valor que las unidades aero-tácticas tenían para las fuerzas terrestres en movimiento y, en general, establecieron los cimientos de lo que, más adelante, se convertiría en un factor decisivo de la victoria aliada. Utilizando sus propios 'ojos' en el aire, los Oficiales de Enlace aero-terrestre ayudaron a crear una vital asociación entre las fuerzas aéreas y terrestres; la participación del Ejército en esta parte específica de la RAF llegó hasta el extremo de que oficiales de las fuerzas terrestres estuvieron al mando de unidades durante determinados períodos de tiempo.

En enero de 1942, el 26º Sqn. con base en Gatwick, en Sussex, se convirtió en la primera unidad de la RAF equipada con el Mustang Mk I para efectuar pruebas operativas. Casi inmediatamente, el 26º Sqn. realizó unos ejercicios de dos semanas de duración en Weston Zoyland, y cuando estos hubieron terminado, la escuadrilla 'A' empezó en serio su transformación al Mustang.

Para que los aviones pudiesen realizar las misiones de reconocimiento armado requeridas por el ACC, los Mustang Mk I de la RAF fueron equipados con una cámara F24 colocada sobre el equipo de radio situado detrás del asiento del piloto, para tomar fotografías oblicuas cuadradas de 12,7 cm. El objetivo de esta cámara tomaba fotografías de la parte izquierda a través de una apertura practicada en la mampara acristalada posterior de forma semicircular de la cabina, que en algunos aparatos se cubrió con pintura para reducir los destellos producidos por el sol. Se efectuaron varias pruebas para determinar la altitud ideal para tomar las

fotografías, y los pilotos de los Mustang descubrieron que normalmente podían conseguir una cobertura fotográfica del blanco desde una altitud de 9.000 pies manteniendo el avión inclinado y alineando la cámara con una marca dispuesta con este propósito en el borde de salida del ala.

En la Europa ocupada había un gran número de posibles objetivos de los que era preciso tomar un gran número de fotografías para preparar los futuros ataques tanto de la RAF como de la USAAF –esta última empezaría sus operaciones de bombardeo de larga distancia desde Gran Bretaña aquel mismo verano, y de ahí la necesidad de más observaciones de reconocimiento–. Tres semanas antes de la primera incursión de los B-17 de la Octava AAF, los Mustangs de la RAF efectuaron su primera misión de reconocimiento a larga distancia el 27 de julio de 1942, cuando 16 aviones fotografiaron el canal de Dortmund-Ems, una importante vía de comunicación fluvial para el sistema de transporte que abastecía a las fábricas situadas en el valle del Rhur.



Una vez entregado a los escuadrones del ACC, el Mustang Mk I escribió un nuevo capítulo en la cobertura fotográfica de los objetivos situados en el continente. Muchas instalaciones sintieron también el peso de las seis ametralladoras M2 de 12,70 mm ya que muchos vuelos de reconocimiento se hacían con las armas preparadas. Estos Mustang Mk I, llevan en el morro el emblema de la División Acorazada de la Guardia, indicando el estrecho enlace que los escuadrones mantenían con los regimientos a los que apoyaron durante el largo período de preparación de 1942 a 1944.

Estas misiones acabaron generando un vasto panorama visual del territorio enemigo que rápidamente se transformó en miles de copias de alta calidad que pasaron a formar parte de las fichas de los objetivos. Éstas eran distribuidas a los mandos de la RAF y de la USAAF, siendo los escuadrones de Mustang del ACC los encargados de proporcionar al VIII Mando de Bombardeo la mayoría de estas primeras fotografías de sus objetivos.

Aunque en las misiones 'puramente' fotográficas no se preveía que el piloto del Mustang tuviese mucha necesidad de utilizar sus armas, todas las salidas se hacían con el avión completamente armado. Muchos de los vuelos a través del Canal realizados durante este período de 'sondeo' tomaron la forma de salidas tácticas de tipo Rhubarb –incursiones de hostigamiento a pequeña escala aprovechando la cubierta de nubes–. Para el 26º Sqn. estas misiones comenzaron en mayo. Además, las acciones de ametrallamiento a baja cota contra objetivos terrestres realizadas por los Mustangs empezaron a demostrar su utilidad como medio de impedir a los alemanes la utilización de importantes recursos, como la considerable cantidad de suministros transportados por el tráfico fluvial.

Los Mustangs realizaban también numerosas salidas del tipo conocido como Popular, que era el nombre en clave que se aplicaba a las misiones de reconocimiento táctico general sobre diversos objetivos de interés para el Ejército situados en la costa continental. Como todos sus objetivos se encontraban en zonas que en otro caso serían amigas, cada ataque se planeaba cuidadosamente para reducir al mínimo el riesgo de causar bajas colaterales entre la población civil.

En general, los pilotos de Mustang del ACC tenían instrucciones de evitar a los aviones enemigos en lugar de arriesgarse, junto con sus valiosos datos de inteligencia, presentando batalla. Aunque el Mustang Mk I era capaz de hacer un buen papel contra el Fw 190 y el Bf 109,

no tenía sentido poner en peligro sin necesidad pilotos y aviones. Como puede suponerse, el piloto de reconocimiento no siempre podía elegir cuando era sorprendido por el enemigo.

En marzo de 1942, el 241° Sqn. recibió sus primeros Mustang Mk I, y en abril los escuadrones 16°, 268° y 613° fueron igualmente reequipados. La última unidad que fue dotada con este avión aquel mes fue el 2° Sqn. con base en Sawbridgeworth, Essex, cuyos pilotos estaban ansiosos por comprobar el potencial del Mustang en combate, ya que probablemente era el aparato más rápido y moderno con el que habían tenido ocasión de volar las unidades del Mando. Al igual que otros escuadrones del ACC, el 2° había estado equipado anteriormente con el Curtiss Tomahawk, el cual se les había quedado con frecuencia corto debido a que sus prestaciones no eran las adecuadas y a sus numerosos problemas técnicos, muchos de los cuales, irónicamente, tenían su origen en el motor Allison V-1710-33 del avión, que no era muy diferente del que propulsaba al Mustang.

Sin embargo, a diferencia de lo que había ocurrido con su predecesor norteamericano, pocos pilotos quedaron defraudados por el Mustang. Era una delicia pilotar aquel avión; volando a baja altitud su motor Allison le proporcionaba una buena potencia y una velocidad más que suficiente a la altura a la que volaban las unidades del ACC. Los pilotos del ACC, a quienes se había impuesto oficialmente la obligación de disfrutar del placer de volar muy bajo y muy rápido en uno de los mejores aviones del mundo, aceptaron de buen grado los riesgos inherentes que dejaban poco margen para el error o para los problemas técnicos. Por fin se les había proporcionado el aparato adecuado que necesitaban para llevar a cabo su poco conocida misión, y a muchos de ellos había que perdonarles por presumir del hecho de que, a baja cota, eran capaces de dejar atrás a un Spitfire.



No todos los vuelos de reconocimiento fotográfico de los Mustangs pudieron completarse con éxito, ya que la artillería antiaérea y los cazas alemanes derribaron un importante número de aparatos durante el largo tiempo que estuvieron en servicio durante la guerra. El 239° Sqn perdió el AG524/'HB-B' en un reconocimiento armado sobre la zona de Brujas el 14 de agosto de 1942. Sus restos fueron cuidadosamente examinados por las tropas alemanas y algunas de sus piezas fueron extraídas por un enemigo diligente que, al final de la guerra, tenía en existencia un considerable número de piezas de repuesto de los Mustang.

Aunque algunas unidades efectuaban salidas de un solo avión, el 2° Sqn. tomó por norma que sus patrullas estuviesen siempre compuestas por dos Mustangs, en las que un piloto se concentraba en la misión encomendada, mientras el otro actuaba como 'guardaespaldas' atento a cualquier indicio de actividad enemiga, especialmente de los cazas interceptores alemanes. Para aprovechar al máximo el radio de acción de los Mustangs, el escuadrón operaba desde varios aeródromos avanzados además de su base principal –entre estos estaban Coltishall, Fowlmere, Bottisham y Thruxton–. Desgraciadamente, los pilotos descubrieron con disgusto que en algunas bases sus alojamientos consistían en tiendas de campaña, y en ocasiones las pistas de hierba que se veían obligados a utilizar resultaban poco agradables para sus aviones. Todos los escuadrones que volaban con el Mustang Mk I sufrieron su cuota de accidentes, pero no fue más alta que con cualquier otro nuevo tipo de avión al entrar en servicio operativo.

Durante los primeros días, la gran mayoría de las salidas de los Mustang tenían como misión fotografiar posibles objetivos situados sobre la costa holandesa, una zona que, al ser tan frecuentada, llegó a ser familiar para los pilotos de la RAF. Desgraciadamente, la aparición regular de los aparatos de reconocimiento táctico volando a baja cota permitió también a los alemanes emplazar baterías de artillería antiaérea

ligera y media con una precisión suficiente para derribar varios de estos aparatos.

Además de las misiones de tipo Popular y Rhubarb, los Mustang realizaron también misiones denominadas Jim Crows y Shipping Jim Crows, cuyo objeto era localizar objetivos terrestres y navales respectivamente, que después serían atacados. En las operaciones de tipo Circus, los Mustangs participaban como escolta de los bombarderos, y también intervenían en operaciones ofensivas de caza libre y en salidas de reconocimiento naval denominadas Lagoons.

DIEPPE

Cuando tuvo lugar el 'ensayo' de invasión conjunta en Dieppe el 19 de agosto de 1942, había 15 escuadrones de Mustang Mk I en la RAF, entre los que estaba el 309º Sqn. Ziemia Czerwienskiej, la primera unidad de la Fuerza Aérea Polaca equipada con este avión. Al igual que otras unidades de Mustang, el 309º Sqn. había recibido sus primeros aparatos en junio y todavía estaba en proceso de reequipamiento cuando se crearon las Alas de reconocimiento táctico. En la operación Jubilee participaron cuatro escuadrones –los 26º, 239º, 400º y 414º, que componían el Ala 35– siendo los Mustangs los encargados de realizar los reconocimientos tácticos en apoyo de las fuerzas de desembarco. Desde su base de Gatwick, el Ala recibió la orden de observar los movimientos de tropas alemanas a lo largo de las rutas que se dirigían a Dieppe.

Las primeras patrullas despegaron a las 04:35 horas del día 19 y, excepto por una pausa a media mañana, los Mustangs estuvieron en el aire hasta las 13:15 horas, unas dos horas después de que los supervivientes de la fuerza de invasión empezasen a retirarse. A pesar del gran número de valiosas lecciones aprendidas aquel día, la operación de 'reconocimiento en fuerza' de Dieppe había sido un ejercicio muy costoso que afectó adversamente, además de a las fuerzas terrestres, a muchas de las unidades aéreas que participaron en ella.

La responsabilidad de derribar a los cazas de reconocimiento, que volaban rápido y a baja cota, correspondía a las unidades de la Jagdwaffe cuya misión era patrullar la zona de Dieppe, y a las baterías antiaéreas emplazadas dentro del puerto y en sus alrededores. Se produjeron varias escaramuzas aéreas, pero en la mayoría de los casos, la magnífica capacidad de viraje y la velocidad de los Mustangs evitaron que se produjese un número prohibitivo de bajas a consecuencia de los ataques de los cazas enemigos –durante toda la guerra sólo se pudieron considerar como derribados por los cazas alemanes 19 Mustangs del ACC, y aún así, en seis de esos casos existe cierto grado de incertidumbre sobre la forma en que se perdieron–. La otra cara de la moneda fueron las victorias confirmadas conseguidas por las unidades del ACC contra los cazas de la Luftwaffe, aunque éstas también fueron reducidas en número, dada la norma de evitar el combate siempre que fuese posible.

Como era costumbre, el primer avión enemigo cuyo derribo fue oficialmente atribuido a un Mustang Mk I fue abatido por un piloto norteamericano que prestaba servicio en la RAF, el Flg. Off. Hollis 'Holly' Hills, durante una salida para prestar cobertura a la incursión de Dieppe. Hills, que durante los años 30 había sido piloto civil, se había unido a la RCAF en junio de 1940 y, a mediados de 1941, fue destinado al 414º



El Flg. Off. Hollis 'Holly' Hills se explica ante las cámaras después de su victoria en combate contra un Fw 190 durante los desembarcos en Dieppe el 19 de agosto de 1942. Nacido en Los Ángeles, Hills prestaba servicio en el 414º Sqn de la RCAF en la época en que consiguió su única victoria en combate en Europa. Más adelante, en 1944, conseguiría cuatro victorias más en el Pacifico pilotando los F6F-3 Hellcats con el VF-32 de la Marina de los Estados Unidos a bordo del USS Langley.

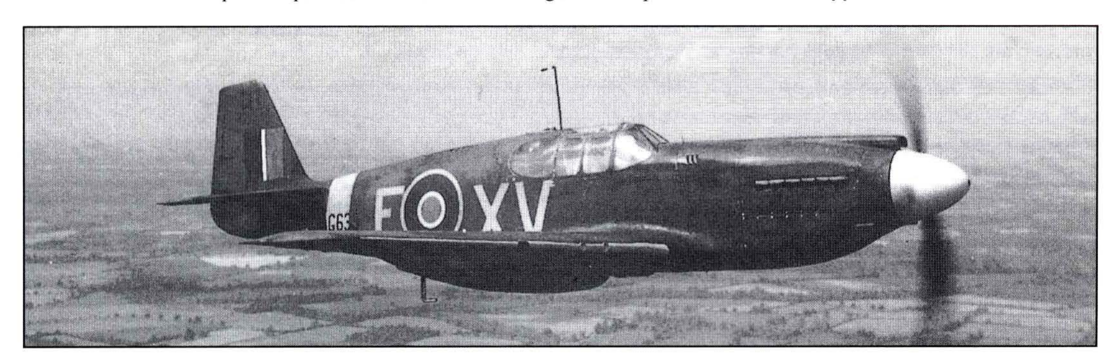
Sqn. inicialmente dotado con P-40 Tomahawks. Su siguiente relato detallado de aquel combate se publicó por primera vez en la edición del verano de 1990 de la excelente revista de la Aviación Naval Estadounidense The Hook:

"En la oscuridad de la madrugada del 19 de agosto de 1942, el Flt. Lt. Clark y yo, como escolta, despegamos de Gatwick para efectuar el reconocimiento de la carretera que va desde Abbeville (Francia) hasta Dieppe, y observar los movimientos de unidades acorazadas alemanas. Nunca sabré como fui capaz de encontrar a Freddie en la oscuridad. No llevábamos luces de navegación y el punto de reunión estaba ya sobre el mar. Yo volaba retrasado y por encima de Freddie mientras atravesábamos el Canal a sólo unos cuantos pies sobre el agua. Cuando ya estábamos a mitad de camino de nuestro destino, seguir al avión de Freddie me resultaba más fácil gracias al resplandor de los disparos y de los reflectores antiaéreos de Dieppe, donde los Boston estaban atacando las baterías de cañones de grueso calibre (que disparaban contra las unidades anfibias británicas). Sin embargo, tan pronto como cruzamos la línea de la costa perdí de vista a Freddie entre la oscuridad de la madrugada y tuve que terminar solo la misión. No podía distinguir nada en tierra; ni carreteras, ni vehículos, nada."

"Mi segunda misión de aquel día consistió en lo mismo –servir de escolta a Freddie, buscando unidades acorazadas alemanas que se dirigiesen hacia Dieppe. El día era soleado, no había ni una sola nube en el cielo. Cuando nos aproximábamos a la costa francesa, el cielo estaba lleno de cazas enzarzados en un combate aéreo masivo desde el nivel del mar hasta la altitud en que se producen estelas de vapor. En unas cuantas miradas rápidas llegué a contar hasta siete paracaídas en el aire al mismo tiempo. A un par de millas de la costa localicé a cuatro Fw 190 que volaban a nuestra derecha a unos 1.500 pies. Su rumbo y velocidad iban a llevarles directamente encima de nosotros cuando cruzásemos la playa. Llamé a Freddie dos veces tratando de advertirle con un 'tally ho', pero no hubo respuesta. No oía mis avisos y, al parecer, no había visto a los Fw 190. Cuando Freddie viró a la izquierda, debajo de los enemigos para intersectar la carretera que era nuestro objetivo, intenté de nuevo avisarle por radio, pero tampoco obtuve respuesta. Una vez sobre nuestro objetivo, Freddie giró a la derecha en dirección a Abbeville, lo cual nos colocaba en una posición ideal para que los Focke-Wulfs nos atacasen. Hice un viraje muy amplio situándome a la izquierda de Freddie, casi rozando las chimeneas de los edificios de Abbeville. Con esta maniobra me mantuve debajo de los Fw 190, y creo que me perdieron de vista."

"Mi plan era interceptar al Fw 190 que iba en cabeza antes de que pudiese abrir fuego contra Freddie, pero la maniobra que tenía prevista se fue al traste cuando un Spitfire que caía derribado me obligó a virar para evitar

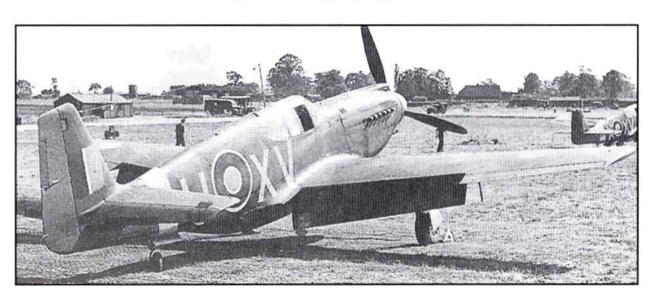
Volando sobre los campos de Essex durante un vuelo de prácticas desde su base de Sawbridgeworth en julio de 1942, este Mustang Mk I (AG633) del 2° Sqn parece estar todavía en unas condiciones extraordinariamente buenas. Esto cambiaría pronto, una vez que el escuadrón participase en las salidas de reconocimiento táctico previas al desembarco en Dieppe.



chocar contra él. Aquello dio tiempo al piloto del Fw 190 que iba delante para colocarse en posición de disparo, y alcanzar al Mustang de Freddie con la primera ráfaga. Desde lejos, lancé una ráfaga contra el Fw que iba en cabeza, pero tuve que virar a la derecha cuando vi que su número dos abría fuego contra mí. El número dos falló el tiro y cometió la gran equivocación de situarse a la izquierda y delante de mí. Era un tiro fácil y le alcancé de lleno; su motor se incendió, y poco después de que empezase a echar humo la cúpula se abrió. Le lancé otra ráfaga y ya estaba listo, cayendo hacia la derecha entre los árboles."

"La segunda pareja de Fw 190 se había desvanecido, así que me dirigí a toda velocidad hacia Dieppe en busca del Mustang de Freddie. Le vi cuando se dirigía hacia el puerto a 1.000 pies de altura, lanzando una estela de humo, con el primer Fw 190 siguiéndole de cerca por detrás. El piloto del Focke-Wulf empezó a maniobrar para situarse en el punto muerto trasero de Freddie, de modo que le envíe una ráfaga corta con un ángulo de predicción muy grande para llamar su atención. Inmediatamente, viró con brusquedad a la izquierda y nos enzarzamos en un combate que parecía no tener fin. Conseguí sobrepasar su viraje, ganado ventaja muy lentamente, pero en el momento en que conseguí tenerle a tiro, efectuó una maniobra evasiva virando hacia el interior, escapándose gracias a la potencia superior de su motor BMW. Tan pronto como viré para dirigirme hacia la costa volvió contra mí y empezamos otra vez nuestra competición de virajes. Durante uno de esos virajes tuve que esquivar a un avión que se estrellaba –un Bf 109– y el piloto del Fw me lanzó la única ráfaga que pudo dispararme. Su ángulo de predicción era demasiado grande y falló el tiro, pero yo quedé impresionado por la potencia de fuego de su cañón de 20 mm. Mi oponente era un piloto muy competente, así que pensé que lo más prudente era dejar el encuentro en tablas a la primera ocasión."

"Una de las maniobras evasivas del Fw 190 le llevó tanto tiempo que aproveché para poner a mi Mustang a toda velocidad y escapar hacia la costa, en dirección a Dieppe. El Fw 190 no me siguió, no había ni rastro de Freddie, y tuve la suerte suficiente para no ser alcanzado por los disparos antiaéreos al cruzar sobre el puerto. A mitad de trayecto sobre el Canal, me encontré volando directamente debajo de una bandada de Ju 88 y Bf 109 que regresaban de un ataque contra Southampton. Nos ignoramos mutuamente, y el resto de mi viaje de regreso transcurrió sin sobresaltos. Aquella tarde, en la cantina, estaba de un humor sombrío. Freddie había sido dado por desaparecido –fue nuestra única baja–, pero las otras unidades de Mustang habían sufrido graves pérdidas. Fui a acostarme a mi cuarto, y a la mañana siguiente, a eso de las cinco de la mañana, alguien abrió de golpe la puerta de mi habitación. Me encontré atrapado en un abrazo de oso por algo que olía como un enorme manojo de algas. Era Freddie. Había caído al mar con su Mustang en el puerto de Dieppe y fue rescatado mientras estaba inconsciente por un valiente soldado de las fuerzas anfibias. Con Freddie como testigo, el derribo del Fw 190 fue confirmado para mí y para el 414º Sqn. como la primera victoria conseguida por los Mustangs."

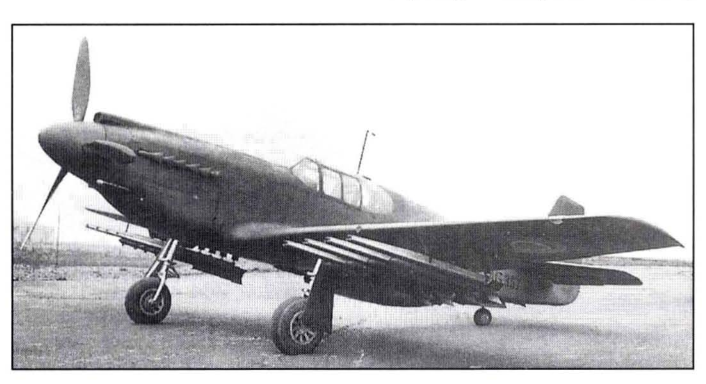


Sawbrigeworth era, como muchos otros aeródromos satélite que surgieron a lo largo y ancho de la esquina Sureste de Inglaterra al ir progresando la guerra, poco más que un terreno agrícola requisado con la extraña pista y los barracones prefabricados dispersados aquí y allá. El 'U-XV', alias AG550, está inmovilizado al sol del verano en el estacionamiento del 2º Sqn en julio de 1942.

Hills no pudo añadir a ésta más victorias con el Mustang, ya que con la llegada a Gran Bretaña de las fuerzas norteamericanas tuvo que unirse a las Fuerzas Aéreas del Ejército norteamericano. Quería pilotar Spitfires en los Escuadrones Eagle del recién creado 4º FG, pero en vez de eso le ofrecieron los P-38 ¡así que se alistó en la Marina de los Estados Unidos!. Hills regresó a América para someterse a un período de instrucción y posteriormente, en junio de 1943, colaboró en la creación del VF-32 de la Marina equipado con Wildcats (posteriormente con Hellcats) con los que consiguió anotarse cuatro victorias más. El número de pilotos que llegaron a conseguir victorias confirmadas a bordo de primeros modelos de Mustang que prestaron servicio en la RAF fue relativamente escaso.

En octubre de 1942 se revisó ligeramente el procedimiento seguido hasta entonces en las operaciones de reconocimiento táctico en el sentido de que, a partir de entonces, la fuerza de Mustangs participaría con mayor frecuencia en operaciones de tipo Rhubarb. Dado que uno de los requisitos previos para este tipo de misiones era que hubiese mal tiempo, hasta el día 21 no se dieron las condiciones que se consideraban adecuadas para llevar a cabo la primera misión de esta nueva fase operativa –cuatro aviones efectuaron ataques contra un campamento alemán y contra el tráfico marítimo holandés. Durante este período se realizaron también otras salidas, en las cuales el 2º Sqn. realizó su primera misión Popular el 2 de noviembre de 1942–. Para aquel entonces, la fuerza de Mustangs de la RAF había aumentado hasta las 17 unidades. El 168º, el último escuadrón que fue reequipado aquel año, hizo su debut el 7 de diciembre, desde la base de Odiham, con una operación Rhubarb sobre el Norte de Francia. Durante la posterior expansión de la fuerza de Mustangs de reconocimiento táctico, el 430º Sqn. recibió los nuevos aparatos en junio de 1943, y el 231º Sqn. siguió sus pasos en marzo, el 516º en abril y el 14º en mayo.

Cuando el curso de la guerra cambió a favor de los aliados, las acciones de la RAF sobre Europa tomaron un carácter más ofensivo. Como consecuencia de esta escalada ofensiva, los Mustangs del ACC fueron autorizados para ir armados con bombas y proyectiles cohete (RPs). El AG357/G fue uno de los dos MK I utilizados en las pruebas para reducir el armamento instalado bajo las alas. Esta amplia exhibición de ferretería asociada al Proyectil No Giratorio (término aplicado en la jerga oficial del Ministerio del Aire al 'cohete') no llegó a entrar en servicio operativo en los Mustang de la RAF equipados con motor Allison, pero fue instalado en muchos de los Mk III, especialmente en los desplegados en Italia.

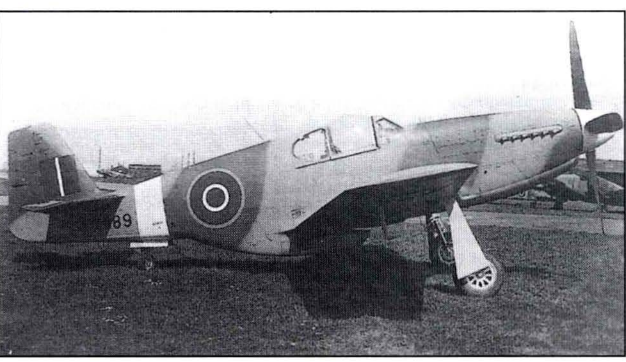


Mientras la RAF escribía la primera parte de la historia del Mustang, North American Aviation había recibido encargos para desarrollar una variante similar a los Mk I británicos para prestar servicio en la Fuerza Aérea del US Army. En el despliegue inicial norteamericano de este avión también estaba previsto su empleo en misiones tácticas, con la diferencia de que las unidades de apoyo próximo de la AAF emplearían también los Mustangs como aviones de ataque y bombardeo en picado. En junio de 1942 se encargaron 500 ejemplares de este avión que recibió la designación de A-36A.

La RAF no hizo ningún pedido de A-36, y sólo un ejemplar se ensayó en el Reino Unido pero, en cambio, encargó un modelo mejorado del Mk I con cañón de 20 mm que sería conocido como Mustang Mk IA. Los 150 aparatos que componían el pedido no habían sido entregados todavía cuando, el 7 de diciembre de 1941, se produjo el ataque japonés a Pearl Harbor, y la inmediata necesidad norteamericana de disponer de modernos aviones de combate para librar una guerra en dos frentes, en el Pacífico y en Europa, iba a tener un efecto negativo sobre las futuras entregas de Mustangs a la RAF bajo los términos del nuevo acuerdo de Préstamo y Arriendo.

No obstante, los 150 Mustang Mk IA acabaron llegando a Gran Bretaña y sirvieron para equipar seis escuadrones (los 2º, 63º, 168º, 170º, 171º y 268º), sumándose a los Mk I que ya formaban parte de su inventario. Los cuatro cañones Hispano de 20 mm montados sobre el nuevo modelo eran capaces de enfrentarse a la mayoría de los objetivos con que podían encontrarse los Mustangs de reconocimiento táctico, y dado que se trataba de un armamento ampliamente utilizado en los cazas británicos, los problemas logísticos de mantenimiento fueron mínimos.

Para compensar la escasez de Mk IA, la RAF recibiría posteriormente 50 P-51A desviados de contratos de la USAAF. Estos aparatos, que fueron denominados Mustang Mk II, estaban armados con cuatro ametralladoras de 12,70 mm montadas en las alas en lugar de cañones y equipados con soportes para carga externa.



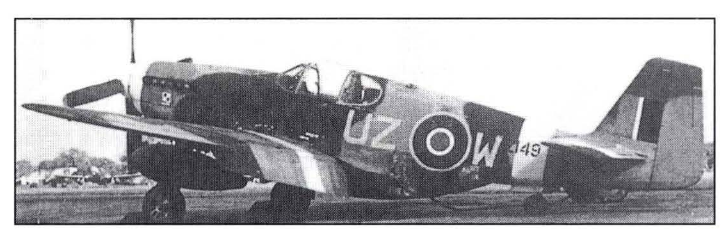
Recién salido de la fábrica y esperando ser asignado a una unidad del frente en el Reino Unido, el Mustang Mk III FX889 descansa, a principios de 1944, en un anónimo aeródromo del Mando Aéreo Táctico rodeado por Oxfords. Pronto sería entregado al 122º Sqn. 'Bombay' en Funtington, al Norte de Portsmouth, y adornado con el código 'MT' de la unidad y las franjas de la invasión del Día-D. Realizó un considerable número de misiones de apoyo para la Operación Overlord, hasta que finalmente cruzó el Canal con destino a la pista avanzada de aterrizaje B7, en Martragny, al Este de Bayeux, el 26 de junio, acompañado por el resto de la unidad.

Cuando los Mustang Mk II llegaron a Gran Bretaña a mediados de 1943, el ACC había sido disuelto (el 1 de junio) y los escuadrones de Mustangs de reconocimiento táctico fueron encuadrados en el Mando de Caza o en la nueva 2ª Fuerza Aérea Táctica (2ª TAF) para perfeccionar su adiestramiento en la misión de apoyo aéreo, de cara a la futura invasión de Europa. El reconocimiento táctico del continente adquirió una importancia cada vez mayor, y la fuerza de Mk I/II quedó integrada en los Grupos (Gp) 83º y 84º, que junto con los escuadrones del 11º Gp, mantuvieron la ofensiva aérea contra objetivos situados en el continente hasta que llegase el momento en que pudiese tener lugar la invasión terrestre aliada.

Durante el otoño de 1943 los escuadrones de Mustang de la RAF estaban distribuidos geográficamente de la siguiente manera: el 83º Gp, con el Ala de reconocimiento 39 (RCAF) tenía los escuadrones 231º (RAF) y 400º (RCAF) desplegados en Redhill, y los escuadrones 414º (RCAF) y 430º (RCAF) en Gatwick. Las fuerzas del 84º Gp incluían el Ala de reconocimiento 35, con los escuadrones 2º y 4º en Thruxton, y los escuadrones 167º, 170º y 268º en Odiham. Todas las unidades estaban equipadas con Mustang Mk I, a excepción de los Sqns. 168º y 268º que estaban dotados con Mk IA.

Anteriormente, en julio de 1943, varias salidas realizadas por los Mustangs de reconocimiento táctico habían tenido como misión interceptar barredores de minas aéreos. Estas operaciones, conocidas como Haunch, tenían por objeto evitar que los Ju 52, y ocasionalmente algunas unidades navales, hiciesen detonar las minas magnéticas aliadas mediante el empleo de un gran aro metálico que neutralizaba el campo magnético, pero por lo que respecta a los aviones de transporte estándar de la Luftwaffe no se consiguió ningún éxito, al menos por parte de los Mustangs.

En las primeras misiones Rhubarb los pilotos podían operar a distancias de hasta 483 kilómetros de sus bases, pero la introducción en 1943 de los depósitos de combustible desechables con una capacidad de 280 litros cada uno, permitió doblar su radio de acción. Como alternativa, los soportes situados bajo las alas fueron reforzados para ser capaces de transportar una bomba de 225 kilos bajo cada una de ellas.



La estilizada silueta del Mustang Mk III FZ149 del 306° Sqn. con la pintura posterior a la invasión. Las franjas blancas y negras han sido cubiertas con una capa de pintura oscura para que se notasen menos, ya que un repintado a fondo debía esperar a un período menos intenso de operaciones. Este aparato en concreto fue entregado a la unidad polaca después de la Operación Overlord para compensar sus bajas de aparatos.

El armamento de los Mustangs se amplió a ocho proyectiles cohete (RP) de 27 kilos dispuestos en unos lanzadores situados bajo las alas, que fueron probados en el AM130/G y el AG357/G; pero aunque ningún Mk I los utilizó en combate, este arma sería empleada en el Mediterráneo por los Mk III. Sin embargo, este necesario impulso dado a la capacidad de ataque a tierra de los Mustang de la RAF no fue bien recibido por todos, ya que el aumento del armamento llevaba inevitablemente consigo un aumento de peso –a pesar de su falta de prestaciones a gran altura, el Mk I 'limpio' seguía siendo el más veloz de la primera serie del Mustang, y esto bastaba para que fuese el preferido de algunos pilotos al compararlo directamente con las versiones posteriores.

Con el transcurrir de los acontecimientos, pocos pilotos tuvieron la oportunidad de comparar los diferentes modelos, ya que sólo uno de los escuadrones equipados anteriormente con el Mustang propulsado por el motor Allison –el 309° Sqn. Polaco– fue equipado con el Mk III debido a la total diferencia tanto de sus misiones operativas como de las características de vuelo de ambos subtipos, así como al escaso número de aviones disponible. Este último factor tendió a paliarse en detrimento de los escuadrones de reconocimiento táctico, ya que, al disminuir el número de Mk I, IA y II disponibles, a causa del desgaste y las bajas en combate, la RAF se arriesgaba a perder la cobertura aérea a larga distancia, en la que el avión propulsado por el motor Allison había resultado un excelente aparato. A mediados de 1943, North American había dejado de fabricar los aparatos de las series anteriores a los modelos equipados con el motor Merlin, a fin de concentrarse por completo en el P-51B, del cual estaba tan desesperadamente necesitada la Octava Fuerza Aérea para sus unidades de escolta a larga distancia.

Esta situación dejaba a la RAF sin más alternativa que reequipar un número de escuadrones de Mustang Mk I con otros modelos de avión, pese a que, generalmente, éstos resultasen inferiores como aviones de reconocimiento táctico. Hawarden se convirtió en una especie de base central para los Mustangs de la RAF, cuando la 3ª Unidad de Adiestramiento Táctico se creó allí el 11 de noviembre de 1943, con el objeto fundamental de transformar urgentemente a los pilotos que iban a ser necesarios para realizar salidas de apoyo para la invasión. Esta unidad, también equipada con Spitfires, operó desde esta base hasta marzo de 1944, pero después fue trasladada a Aston Down para continuar ocupándose de la transformación de pilotos al Mustang hasta el final de la guerra.

Cuando llegó el momento de la invasión, el 168° Sqn. de la RAF y dos unidades de la RCAF, los Sqns. 414° y 430° estaban equipadas con Mustang Mk I, mientras que el 400° Sqn. de la RCAF, que para entonces ya había cambiado sus Mustangs por Spitfires Mk XI, completaba el Ala de reconocimiento 39 del 83° Gp, encargado de apoyar al Segundo Ejército británico. El Primer Ejército canadiense recibía el apoyo del Ala de reconocimiento 35 del 84° Gp, formada por unidades veteranas del ACC, los Sqns. 2° y 268° con Mustang Mk IA y II, mientras que otra unidad que antes también había estado equipada con Mustang, el 4° Sqn., volaba ahora también con Spitfires Mk XI.



Destacamentos de tropas terrestres se encargaban de la defensa local de los aeródromos de la RAF. Aquí, en la rudimentaria pista de aterrizaje B12 en Ellon, un grupo de jóvenes 'Tommies' está echando una partida de cartas detrás del asentamiento de una ametralladora Bren. En segundo plano está el Mustang Mk III 'MT-A' del 122° Sqn. preparado con las bombas cargadas para su siguiente salida.

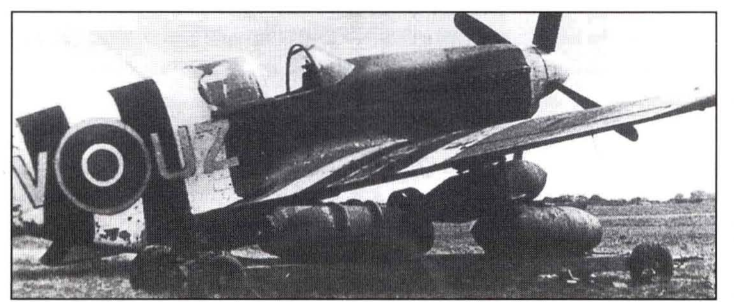
LOS Mk III DEL MANDO DE CAZA

Aunque los escuadrones de caza de la RAF no estaban equipados con los Mustang Mk I para altitudes medias y bajas, el éxito de la instalación del motor Merlin, fabricado por Rolls-Royce, en la célula del P-51B supuso el nacimiento de un avión completamente diferente. El Mk III, con el que finalmente fueron equipados 22 escuadrones de la RAF, no sólo ofrecía unas excelentes prestaciones generales a gran altura, unidas a mejoras en la capacidad de carga en soportes externos y en su armamento, sino que también tenía una autonomía excepcional para un caza monoplaza. Los Mk III de la RAF se adquirieron por medio de contratos norteamericanos, bajo los términos del acuerdo de Préstamo y Arriendo, en lugar de ser adquiridos directamente como en el caso de los Mk I y II.

Desde el punto de vista británico, el único inconveniente del Mk II era su modesto armamento compuesto por cuatro ametralladoras Browning de 12,70 mm. Estas armas, normalmente muy fiables, habían sido instaladas en una posición forzada con un cierto ángulo dentro de los reducidos compartimentos de las alas del P-51B, y dieron considerables problemas a los norteamericanos en las primeras ocasiones en que fueron utilizadas en combate a cierta altura. Los Mk III británicos operaban generalmente a altitudes inferiores, evitando por tanto la congelación, que era uno de los problemas más grandes que afectaban a las armas de los P-51B de la AAF pero, a pesar de ello, la instalación seguía dando problemas.

Una escasez temporal de entregas de P-51B/C a los Grupos del VIII Mando de Caza norteamericano obligó a transferir 36 Mk III contratados por Gran Bretaña durante el período de diciembre de 1943 a enero de 1944, lo cual retrasó ligeramente, hasta principios de 1944, que la primera unidad de la RAF fuese declarada operativa. En la cabina de estos aparatos transferidos se había instalado la cúpula lisa británica fabricada por Malcolm, un elemento muy apreciado –e incluso codiciado– por los pilotos norteamericanos que, de no contar con ella, debían conformarse con que sus P-51B/C estuviesen equipados con la cúpula original de tipo 'invernadero' con su aparatoso armazón. Los parques de mantenimiento de la AAF consiguieron de alguna manera hacerse con algunas cúpulas Malcolm para instalarlas en los P-51B estándar, pero la producción de estas cúpulas seguía siendo modesta y relativamente pocos aparatos norteamericanos pudieron aprovechar las ventajas de esta modificación –en muchos casos, los pilotos de los aviones en los cuales se había instalado, los preferían incluso a los P-51D.

Bombas norteamericanas de 230 kilos sin la cola estabilizadora sujetas a un carrillo listas para ser instaladas en los Mustangs del 306° Sqn. Los Mustangs podían llevar bombas norteamericanas o británicas ya que sus pesos respectivos estaban dentro de los límites admisibles.



El 65º Sqn., con base en Gravesend, en el condado de Kent, fue la primera unidad de Mustang Mk III que fue declarada operativa con el nuevo tipo de avión a mediados de febrero de 1944. Al mismo tiempo, el 19º Sqn. terminaba su período de adiestramiento para la transición, siendo seguido poco después por el 122º Sqn.– con estos tres escuadrones se formaría después el Ala 122.

En la primavera de 1944, la producción de North American había alcanzado el nivel de la demanda hasta el punto que de las vitales misiones de escolta a los bombarderos de la USAAF que operaban desde las bases del Reino Unido se encargaban exclusivamente los grupos de P-51B/C de la Octava Fuerza Aérea, dejando así libre a la RAF para planear sus propias operaciones con los Mustang Mk III. Este modelo, con su gran versatilidad, capaz de realizar todo tipo de operaciones de caza tan bien, o incluso mejor, que otros tipos de avión que estaban en servicio, se empleaba en misiones de escolta tanto a grandes altitudes como a altitudes medias, así como en salidas de ataque a tierra.



Esta es una vista parcial del profusamente decorado Mk III (FB387/'PK-G') del 315º Sqn. pilotado por el Capt. Eugeniusz Horbaczewski (segundo por la izquierda), fotografiado junto a otros pilotos del escuadrón en Brenzett a primeros de agosto de 1944. Días después el as polaco fue derribado y muerto en un combate contra 60 Fw 190 sobre Francia –había derribado tres cazas alemanes en un combate anterior a aquel en que perdió la vida.

Durante los meses de la primavera de 1944 aumentó el número de Mustangs de la USAAF y de la RAF que operaban desde aeródromos británicos, y a los tres escuadrones del Ala 122 se les unió una segunda Ala, la 133, compuesta por los escuadrones 129º de la RAF, el 306º City of Torun y el 315º City of Deblin, ambos de la PAF. Los Mustangs de la RAF pasaron los meses que quedaban para la invasión escoltando operaciones tácticas a través del Canal, y utilizando su mayor radio de acción para colaborar con el Mando Costero realizando incursiones anti-buque sobre las regiones más alejadas de las costas de Holanda, Noruega y Alemania. Un séptimo escuadrón de caza de la RAF, el 316º City of Warsaw, se convirtió en la tercera unidad polaca equipada con el Mk III especializada en escoltar a los escuadrones de ataque costero (que entonces estaban equipados principalmente con Beaufighters), comenzando este tipo de operaciones en abril de 1944. Teniendo en cuenta la oposición con que solían encontrarse los atacantes, una escolta de cazas era más que apreciada.

LA SUPREMACÍA AÉREA EN LA OPERACIÓN OVERLORD

Al llegar el 6 de junio de 1944, la poderosa fuerza aliada de cazas que se había reunido en el Reino Unido era perfectamente capaz de encargase de la cobertura de las fuerzas terrestres de invasión y de impedir que la Luftwaffe obstaculizase la Operación Overlord durante el plazo crucial de sus primeras horas. Los Mustang Mk III de la RAF prestaron un eficaz apoyo realizando principalmente misiones de ataque a tierra, y los pilotos se mantuvieron muy ocupados tratando de mantener el ritmo de salidas demandado en el período inmediatamente posterior al momento en que, con enormes sacrificios, las tropas se abrieron paso hasta las playas. El 8 de octubre, el 65º Sqn. estaba ocupado bombardeando vehículos alemanes cuando fueron localizados cuatro Fw 190. Con su jefe al frente, el neozelandés Sqn. Ldr. Westenra (que acabó la guerra con ocho victorias, incluyendo 2 1/3 aparatos enemigos derribados con el Mustang Mk III) los pilotos del 65º se lanzaron con entusiasmo en su per-



Un piloto desconocido sentado en su bien marcado Mustang Mk III, en esta ocasión perteneciente al 306º Sqn. El emblema de la Fuerza Aérea polaca está delante de las marcas de victorias del piloto, entre las que se distinguen cuatro siluetas de V1 –le faltó poco para convertirse en un as de las operaciones Diver, pero lo consiguió con cinco victorias conseguidas contra aviones enemigos convencionales.



Los armeros del 315° Sqn. alinean cuidadosamente las cintas de munición, para asegurarse de que se introducen correctamente en los conductos de alimentación de las cuatro ametralladoras de 12,70 mm del Mustang Mk III, tratando así de evitar que las armas se interrumpan en vuelo. En general, en las operaciones a baja altitud donde la temperatura del aire era más alta, la RAF no solía tener problemas con estas armas, a diferencia de los problemas sufridos por la USAAF en las misiones de escolta a bombarderos.

secución y consiguieron derribar dos de los aparatos enemigos, mientras que el piloto de un tercero saltaba en paracaídas. Más tarde, aquella misma mañana, el 19° Sqn. atacó con fuego de ametralladoras y bombas a una columna motorizada.

Sin embargo las perspectivas de entablar combates aéreos seguían siendo limitadas, ya que la orden del día (desde antes del alba y hasta el anochecer) para los escuadrones de Mustang Mk III era concentrarse en los ataques a tierra –entre los objetivos que debían batir estaban puentes, vehículos, nudos ferroviarios y el tráfico fluvial. Al principio, sus pilotos operaban desde Inglaterra y utilizaban pistas de aterrizaje avanzadas situadas en Normandía para repostar y para municionarse antes de regresar a sus bases para pasar la noche, pero el Ala 122 terminó trasladándose a Francia a finales de junio.

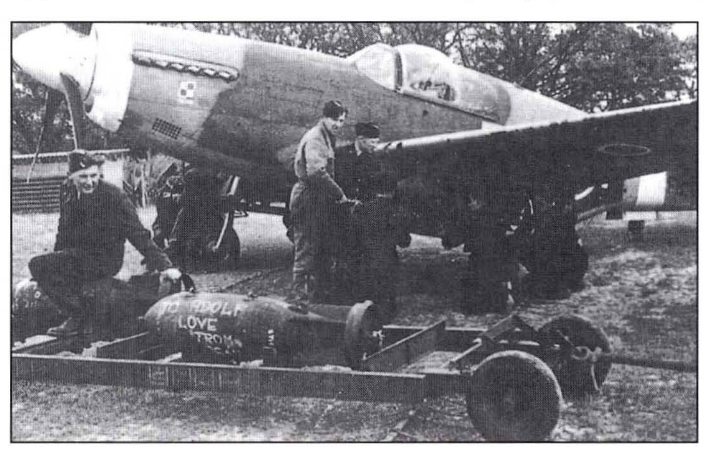
En esta fase de la invasión la Luftwaffe había empezado por fin a hacer frente a las operaciones aliadas, y el 24 de julio tuvo lugar uno de los mayores combates aéreos que se habían producido hasta la fecha, cuando unos 40 Fw 190 y Bf 109 se enfrentaron a los Mustangs del 65° Sqn. . Cuatro de éstos fueron abatidos, frente a los nueve cazas alemanes derribados.

Durante el mes de agosto, se encomendó a los Mustangs del Ala 122 la misión de cerrar el río Sena al tráfico alemán de barcazas, y el día 4 el Ala lanzó 166 bombas de 460 y 230 kilos sobre este objetivo. Las operaciones de 'destrucción de barcazas' continuaron sin tregua, y el día 10, el 19° Sqn. derribó cuatro Fw 190 durante una de estas operaciones.

El 18 de agosto se produjo otro choque importante de los Mustangs Mk III con los Fw 190 cuando el 315° Sqn. sorprendió a 60 cazas alemanes despegando y aterrizando en el aeródromo de Beauvais durante una operación de caza libre contra el interior de la Francia ocupada. La unidad, al mando del Sqn. Ldr. Eugeniusz Horbaczewski, un as con 13 victorias en su haber, despachó en 15 minutos a 16 Fw 190, incluyendo los tres derribados por su jefe. Esto elevaba su número de victorias con el Mustang a 5,5 y su registro total a 16,5. Lamentablemente, él también fue derribado y muerto.

Aunque la RAF había previsto empeñar toda su fuerza de Mustangs Mk III para apoyar la invasión, el desencadenamiento de la ofensiva de las V1 provocó algunos cambios. En lugar de trasladarse a Francia como estaba previsto, el Ala 133, junto con el 316° Sqn., permaneció en el Reino Unido pasando a formar parte de las unidades de Defensa Aérea de Gran Bretaña, que fue el nuevo nombre asignado temporalmente a los escuadrones del Mando de Caza equipados con los mejores cazas interceptores que ahora empezaban a realizar salidas bajo la denominación de Operación Diver: la defensa del país contra las Vertungswaffen 1 de Hitler.

Las bombas están siendo instaladas en el FB145 del 315° Sqn preparándolo para una salida a mediados de 1944 –las inscripciones en las bombas en las que se enviaban mensajes irónicos al enemigo eran muy populares, pero, como es comprensible, ese tipo de comentarios eran más sentidos por los polacos–. Este Mk II estuvo en la unidad desde abril a julio de 1994, hasta que sufrió daños de categoría A en un accidente de vuelo ocurrido el día 22 de aquel mes.



La V1 era un arma barata y eficaz que amenazaba con devastar Londres, objetivo principal de la unidades de la Luftwaffe que operaban desde las plataformas de lanzamiento situadas en Francia, a menos que las defensas británicas pudiesen remediarlo sin retraso.

El as más destacado del 316º Sqn. contra las V1 era el W/O Tadeusz Szymanski, quien hace varios años hizo a Bob Ogley un relato describiendo el derribo de una de las ocho bombas volantes que consiguió destruir, para incluirlo en la obra de H. E. Bates Flying Bombs over England (Bombas Volantes sobre Inglaterra). El 11 de julio, su unidad se había trasladado de West Malling a Friston para situarse en la trayectoria de llegada de las V1. Al día siguiente, se encontraba realizando una de aquellas patrullas anti-Diver sobre el Canal, cerca de Dungeness, cuando recibió el vector hacia una bomba volante que se dirigía hacia Hastings. En cuestión de minutos Szymanski tenía su Mustang a distancia de ataque de su presa de color gris y se lanzó a derribarla:



En cuanto a derribar aviones alemanes, pocos pilotos pudieron igualar el registro de Stanislaw Skaski, que derribó 22, convirtiéndose en el piloto polaco con mayor número de victorias conseguidas de toda la guerra. Sin embargo, sólo dos de ellas las consiguió mientras pilotaba un Mustang III (un par de Bf 109 G que chocaron sin que el polaco tuviese que disparar un sólo tiro el 24 de junio de 1944) ya que la mayoría de ellas las logró a los mandos de los Spitfires. Cuando fue tomada esta fotografía a mediados de 1944, Skalski había ascendido al empleo de Teniente Coronel y estaba al mando del Ala 133 en Northolt. Aquí se le ve sentado en 'su' Mk III preparándose para una visita de inspección de SM el Rey Jorge VI a la base de Middlessex.

"Empecé a disparar y vi como mis proyectiles hacían impacto sobre la bomba antes de que se me acabase la munición, pero siguió su curso sin inmutarse. Cuando volaba sobre la ciudad de Hastings me acerqué a ella para verla de cerca. Aquel artefacto estaba dando constantes sacudidas y su timón de profundidad se movía con cada vibración de su primitivo motor cohete. Vi que no tenía alerones, y que en el morro llevaba una hélice muy pequeña. Tenía un aspecto ridículo. Entonces no sabíamos que era el dispositivo de armado de la cabeza de guerra, que la hacía detonar cuando chocaba contra el suelo después de recorrer una gran distancia."

"Decidí intentar dar un golpe a la bomba volante con la punta del ala de mi aparato. Su vuelo estaba controlado por giróscopos y si se hace girar a un giróscopo más de 90º se vuelve loco. Tan pronto como coloqué mi ala izquierda debajo del ala de la bomba volante, empezó a levantarse y yo me incliné hacia la derecha. Repetí esta maniobra 11 veces pero siempre se levantaba; permanecía así un momento y después volvía a su curso. Ya estaba a la vista la barrera de globos cautivos que protegía Londres y yo estaba ya bastante nervioso."

"Intenté una maniobra diferente, darle un golpe muy fuerte con la punta del ala haciendo un rizo con mi aparato. Al recuperar mi posición vi desalentado que la bomba volante estaba volando tranquilamente a nivel –¡pero invertida!– De pronto cayó en picado fuera de control y se estrelló en campo abierto."

En los tres meses que el 316º Sqn. estuvo realizando operaciones anti-Diver, la unidad consiguió derribar 74 bombas volantes, produciendo en este período seis ases contra las V1. Además de derribar ocho V1, el W/O Tadeusz Szymanski obtuvo 1 victoria contra aviones enemigos tripulados.

Los escuadrones de Mustang resultaron en general eficaces contra la amenaza de las V1, consiguiendo derribar entre todos al menos 258, incluyendo las cinco derribadas por el 363º FG de la USAAF, colocando al Mk III/P-51B en el tercer lugar de los tipos de avión más eficaces en estas misiones, detrás del Spitfire Mk XIV y del Tempest Mk V.

Volviendo de nuevo a Francia, el Ala 122 estaba haciendo una importante contribución a la liberación de Europa, y entre las estadísticas de los enemigos derribados atribuidas a sus tres escuadrones estaba el registro de 72 aviones enemigos derribados desde el Día-D hasta el 11 de agosto. Además el Ala había reclamado dos victorias probables y 41 aparatos ene-

migos dañados. En realidad, más de 100 aparatos alemanes habían sido derribados por el Ala 122 desde su creación, y se decidió hacer una 'porra' para premiar al piloto que consiguiese la victoria número 122 del Ala.

En realidad, esa cifra fue superada el 20 de agosto durante un combate en el que los escuadrones 19º y 65º se enfrentaron a dos docenas de Fw 190 a unos 35 kilómetros al Este de París. En la refriega los pilotos de la RAF se cobraron nueve Fw 190 derribados, tres de ellos por cuenta del Flt. Lt. L. M. A. Burra-Robinson del 65º Sqn. Estas tres victorias le valieron ascender a la categoría de as del Mustang Mk III, ya que antes había derribado ya un par de He 111 en los aeródromos de Dole y Tavaux el 23 de abril de 1944 durante una operación de caza libre realizada por el 122º Sqn. Esto dejaba la cuenta de victorias del Ala por encima de la marca de 122, así que hubo que decidir quién se llevaba el premio metiendo las nueve victorias en una gorra y sacando una al azar, siendo el ganador el Flt. Sgt. Abbott, del 19º Sqn.

La época del Mk II estaba llegando rápidamente a su fin para el Ala ya que se consideraba que el gran radio de acción de los cazas norteamericanos era más útil realizando misiones de escolta a los bombarderos pesados. Por lo tanto, el Ala 122 cambió sus aparatos por Typhoons, y los Mustangs fueron enviados de vuelta al Reino Unido. Allí, los Sqns. 234º (Spitfire Mk VI) y 309º (Mustang Mk I) fueron convertidos al Mk III para reforzar a las unidades que ya operaban en el Mando de Caza, como los Sqns 118º (Spitfire Mk IXC), 126º (Spitfire Mk IXB) y 165º (Spitfire Mk IXB).

Con apenas 20 horas en su reloj de horas de vuelo, un Mustang Mk IV sin emblemas resplandece con su acabado natural metálico en un aeródromo anónimo de Gran Bretaña a principios de 1945. Estacionado a lo lejos se ve otro Mk IV junto a un P-38 de la USAAF.

Para los Mustangs de la RAF, las misiones de escolta no siempre requerían que los aviones utilizasen hasta el máximo su gran autonomía. En Arnhem fueron los encargados de proteger a los remolcadores de planeadores, y a pesar de la fuerte resistencia presentada por la artillería antiaérea y los cazas alemanes, el grueso de aquella pequeña fuerza logró aterrizar con una potencia de fuego suficiente para apoderarse del vital puente sobre el Rhin. Pero como los acontecimientos demostrarían después, su objetivo estaba demasiado lejano y pronto fueron superados en número por las tropas alemanas.

A LA CAZA DE LA GESTAPO

El 21 de marzo de 1945 31 Mk III y Mk IV pertenecientes a los Sqns. 64º, 126º y 234º, formaron la escolta de una fuerza de Mosquitos que iba a realizar una operación vital: la destrucción de los archivos de fichas de los agentes aliados que la Gestapo guardaba en Shell Haus, su Cuartel General en el centro de Copenhague. Además, varios prisioneros condenados a muerte estaban encarcelados en ese edificio rodeado de viviendas civiles. La operación, que requería efectuar un bombardeo de precisión, fue un éxito rotundo ya que el objetivo principal fue bombardeado, casi todos los archivos fueron destruidos, se causó un gran número de bajas entre el personal de la Gestapo, y la mayoría de los prisioneros consiguieron escapar.

El cometido principal de los Mustangs era proteger a los Mosquitos de los cazas alemanes, así como suprimir las defensas antiaéreas. En esta operación fueron abatidos dos Mk III, ambos del 64º Sqn. Uno de estos aviones, el pilotado por el Flt. Lt. David Drew fue derribado por la artillería

antiaérea sobre Copenhague, resultando muerto el piloto; mientras que el segundo tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso en Tarm y su piloto, el Flg. Off. R. Hamilton, fue hecho prisionero.

A principios de 1945, llegaron al Reino Unido los Mustang Mk IV para la RAF, que en lugar de sustituir a los Mk III fueron entregados a las unidades según iba siendo necesario, con el fin de mantener las dotaciones de los escuadrones. La mayor parte de los Mustangs del último modelo que lucieron las insignias británicas eran P-51K fabricados en Dallas y equipados con la hélice de Aeroproducts en lugar de la fabricada por Hamilton Standard instalada en los P-51D. La RAF se hizo cargo de un total de 597 Mk IV, con los que acabaron equipándose 15 escuadrones, algunos de los cuales no realizaron la transformación hasta que cesaron las hostilidades.

El 611º Sqn. de West Lancashire entró en servicio operativo con los Mk IV el 25 de marzo de 1945, y en abril fue seguido por los escuadrones canadienses 441º y 442º, justo a tiempo para realizar varias misiones de larga distancia de escolta a bombarderos. El 9 de abril, el 442º Sqn. formó parte de una gran fuerza compuesta por diez escuadrones de Mustang y siete de Spitfires que protegía a 53 Lancaster que se dirigían a bombardear el arsenal de submarinos y las refinerías de petróleo de Hamburgo. La oposición presentada por la Luftwaffe fue inesperadamente fuerte aquel día y a 16 kilómetros del objetivo ocho Me 262 se lanzaron en picado contra los bombarderos. Los pilotos polacos reaccionaron bien ante la amenaza y el 309º Sqn. consiguió destruir tres reactores y dañar varios más, mientras que los pilotos de los Mustangs de los Sqns. 64º y 306º reclamaron cuatro más como dañados.

Al día siguiente los Mustangs de la RAF volvieron a combatir contra los Me 262 cuando escoltaban una formación de Lancasters y Halifax que bombardearon el nudo ferroviario de Leipzig. Aunque los cazas de la RAF no pudieron evitar la pérdida de dos bombarderos derribados por la artillería antiaérea, el Flg. Off. John 'Slops' Haslope, un australiano que formaba parte del 165º Sqn., tenía motivos para estar contento. Cuando apareció un Me 163, Haslope abrió gases a tope para darle alcance. Lanzándose en picado tras el avión cohete sin dejar de dispararle, su Mustang Mk II hizo un bravo intento de seguir al piloto alemán en su violenta ascensión, pero las fuerzas 'G' hicieron que el australiano perdiese el conocimiento. Al volver en sí a 8.000 pies de altitud, Haslope sintió que su avión se comportaba de una forma extraña.

De vuelta en su base de Bentwaters, el piloto del Mustang descubrió que su avión tenía varios grados más de diedro de lo especificado ¡además de una grave ondulación de la superficie de las alas! No pasó mucho tiempo hasta que se conocieron los resultados del combate: varios tripulantes de los bombarderos atestiguaron haber visto al Komet caer en picado estrellándose contra el suelo, aparentemente fuera de control e incapaz de maniobrar a causa de los disparos de Haslope. Por esta acción se le concedió la DFC. De este modo, Haslope se convertía en el único piloto de caza de la Commonwealth al que se le atribuyó una victoria contra un Me 163. Aquel fue también el séptimo, y último, Komet abatido por los pilotos de los Mustangs entre agosto de 1944 y abril de 1945, habiendo sido derribados todos los demás por pilotos de la USAAF.

El 303º Sqn. Warsaw-Kosciusko consiguió volar en operaciones con

el Mustang Mk IV poco antes del final de la guerra, cuando el 25 de abril, junto con las otras cuatro unidades de Mk III formadas por pilotos polacos, escoltó a los Lancaster hasta el retiro de Hitler en las Montañas en Berchtesgaden, en Baviera. Esta operación, que tenía mucho de desquite polaco, ya que 14 de los Lancasters estaban tripulados por miembros del 300º Sqn. Mazowiecki, fue la última operación para el contingente de Mustangs de la PAF, que había establecido un registro ejemplar durante el tiempo que combatió en el exilio en Gran Bretaña.

RECUERDOS PERSONALES

Stan Farmiloe, un piloto que formó parte del 234º Sqn. durante los 12 últimos meses de la guerra, recuerda algunos detalles de la experiencia de su unidad con los Mustangs en la siguiente entrevista realizada especialmente para este volumen.

"El 234º Sqn. recibió sus Mustangs Mk II a finales de septiembre de 1944, cuando tenía su base en North Weald. Anteriormente, la dotación del escuadrón había estado compuesta por Spitfires Mk VI y Mk VB –a esta última versión se le aplicaba el término cariñoso de " cortado, recortado y rapado"– ambos muy maniobrables, aunque bastante lentos (si se comparaban con el Mustang) y muy fríos cuando se volaba a gran altura debido a que no tenían sistema de calefacción controlada. El 25 de septiembre hice mi último vuelo en un Spitfire Mk VB, y cinco días después volé por primera vez en un Mustang Mk III."

"Según las anotaciones de mi libreta de registro, los viajes más largos que hice con el Mk III fueron los que realicé el 9 de abril de 1945, dando escolta a los Lancasters que iban a bombardear unos transformadores en Munich (4 horas y 50 minutos), y el ataque a la Shell Haus, en Copenhague el 21 de abril, con 5 horas y 10 minutos. Aquellos eran unos vuelos muy largos para un avión monoplaza, y por supuesto superaban con mucho el radio de acción del Spitfire Mk V."

"Jamás tuvimos problemas con las ametralladoras de 12,70 mm ni el los Mk III ni el los Mk IV, pero al menos en lo que respecta al 234º Sqn., nunca tuvimos que volar a grandes alturas. No cabe duda de que para las operaciones de ametrallamiento a tierra aquellas armas eran muy eficaces."

"Nuestra principal preocupación cuando volábamos en los Mustangs era la casi imposibilidad de efectuar aterrizajes de emergencia sobre el agua con cierta seguridad, y eso que volábamos todos los días a altitud cero atravesando el Mar del Norte hacia Dinamarca y Holanda. Un Spitfire podía tomar sobre el mar con seguridad, pero nunca supimos de ningún piloto de Mustang que sobreviviese a un aterrizaje forzoso de ese tipo."

Como escuadrón que había pilotado Spitfires continuamente desde marzo de 1940 hasta la llegada de los cazas fabricados por North American en septiembre de 1944, era comprensible que su primer avión fuese muy querido por los pilotos del 234º Sqn., pero pronto se convencieron de que el Mustang era un arma de guerra mucho más eficaz. Si se hubiese dado a los pilotos la posibilidad de elegir entre los dos tipos de avión, algunos habrían optado por el Spitfire por su maniobrabilidad, otros por el Mustang, principalmente por su gran velocidad, pero en general el escuadrón recibió bien el cambio al magnífico caza norteamericano.

LOS MUSTANGS NORTEAMERICANOS SOBRE EUROPA

Aunque con retraso, la USAAF llegó al convencimiento de que el Mustang podía asumir un importante papel realizando misiones de reconocimiento para las Fuerzas Aéreas del Ejército norteamericano, siguiendo métodos similares a los empleados por la RAF. Esto dio como resultado la llegada al Reino Unido del primer P-51A 'norteamericano' en octubre de 1943. Como ya habían comprobado antes los británicos en 1942, para realizar misiones de reconocimiento táctico en Europa era preciso contar con un caza cuyas prestaciones fuesen, por lo menos, tan buenas como las de los primeros de Mustang, de modo que los norteamericanos copiaron, más o menos, los métodos de la RAF, utilizando aviones prácticamente idénticos, pero equipados con cámaras K24 fabricadas en los Estados Unidos. Así pues, 24 P-51A (configurados como F-6A) fueron enviados al 67º Grupo de Reconocimiento Táctico (TRG) que había establecido su base en Membury. El 67º TRG, que entonces formaba parte de la Octava Fuerza Aérea, fue posteriormente transferido a la Novena Fuerza Aérea con la que, el 20 de diciembre, los F-6A realizaron sus primeras salidas de tipo Popular.



Un F-6B del 107º TRS del 67º TRG, la primera unidad de la AAF que operó con una versión del Mustang en el Teatro de Operaciones de Europa. El 67º entró en servicio con el F-6A en octubre de 1943 y por lo tanto se anticipó casi dos meses al 354º en esta distinción. El hecho de que sus aviones volaban totalmente armados tanto con cámaras como con ametralladoras está claramente demostrado por las tres marcas de victorias que luce el 42-103622.

Después del Día-D, las misiones de reconocimiento táctico crecieron en importancia y en radio de acción, y al mismo tiempo que llevaban a cabo su cometido principal los pilotos se ganaron una reputación para sí mismos anotándose victorias sobre la Luftwaffe, llegando algunos de ellos a alcanzar la categoría de ases. Por ejemplo, el Día-D el 15º TRS del 67º TRG, además de realizar sus correspondientes misiones de reconocimiento, derribó tres aviones enemigos.

En total, fueron cinco los pilotos de reconocimiento táctico a los que se les reconocieron oficialmente registros lo bastante elevados para valerles ser incluidos en la categoría de ases, con Clyde B. East a la cabeza de la lista con 13 victorias. Al igual que East, otros tres –John Hoefker (8,5), Leland Larson (6) y Joe Waits (5,5)– formaban parte del 10º TRG, mientras que Valentine Radar, con 6,5 victorias, era miembro del 67º TRG.

Aunque algunos escuadrones de reconocimiento de la AAF siguieron equipados con los F-4 y F-5 Lightning, y con el F-3 Havoc y otros tipos para cometidos especiales, los F-6 Mustang se convirtieron en el tipo de avión dominante. Incluidos en el inventario de los escuadrones de reconocimiento de la AAF como aviones de reconocimiento había tam-

bién P-51 estándar, especialmente hacia el final de la guerra, cuando se disponía de un amplio número de aviones y, por otro lado, el número de objetivos tácticos que quedaban sin cubrir había disminuido sensiblemente. Fue durante esta fase final del avance aliado en el interior de Alemania cuando los pilotos individuales se encontraron en el aire con la Luftwaffe, y algunos de ellos llegaron a conocer por primera vez el sabor del combate aéreo. Uno de aquellos pilotos fue 'Joe' Woods que, aunque no figura oficialmente en la lista de los ases, consiguió anotarse cinco victorias.

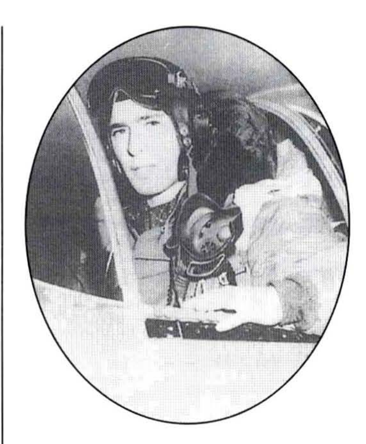
PROTEGIENDO A LOS BOMBARDEROS

Con el Grupo de P-51B (354º FG) que inicialmente se le había asignado –cedido a la Octava Fuerza Aérea desde diciembre de 1943–, la Novena Fuerza Aérea, que se había establecido en Inglaterra el 16 de octubre, inició casi inmediatamente sus operaciones de bombardeo medio. Nacida en el Mediterráneo como punta de flecha de bombardeo estratégico de la campaña norteamericana en el Sur de Europa, la Novena iba a estar ahora equipada totalmente con bombarderos medios y ligeros, cazas y caza-bombarderos para apoyar la ofensiva aérea contra el Noroeste de Europa y, cuando llegase el momento, la invasión de Francia.

Con los 'Pioneros' del 354º FG ocupados en otros asuntos por el momento, la Novena perdió también su segundo Grupo de P-51 cuando el 357º fue 'cambiado' a la Octava para ser su segundo Grupo de escolta de larga distancia. A cambio, la Novena AAF recibió el 358º, que había llegado a Inglaterra para volar con los P-47. Tras habérsele asignado directamente los Grupos 362º y 365º, ambos equipados también con Thunderbolts, la Novena Fuerza Aérea consiguió por fin un Grupo de Mustangs con el que podía quedarse definitivamente: el 363º. Sin perder mucho tiempo el 363º entró en combate, ya que el grupo realizó su primera misión sobre el Teatro de Operaciones Europeo el 24 de febrero, que consistió en una operación de caza libre sobre Francia y los Países Bajos a cargo de 42 aparatos. Antes de que llegase el mes de marzo el Grupo había conseguido derribar su primer avión enemigo.

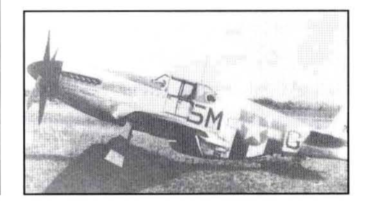
El 363º operaba desde Rivenhall, Essex, y a su frente durante las primeras misiones estaba Jim Howard, cedido por el 354º. Howard no se llevó una impresión demasiado buena con lo que se encontró: el 363º se había entrenado a fondo en los Estados Unidos con el P-39 Airacobra y, al igual que el 354º, su corto período de transformación al Mustang había sido escaso. Sin embargo, a diferencia de los 'Pioneros' el 363º sufrió varios accidentes atribuibles directamente a la falta de familiarización de los pilotos con el P-51B. Sus primeras operaciones estuvieron también plagadas por un considerable número de salidas abortadas en cada misión, lo cual tendía a reducir la eficacia y el prestigio de la actuación del Grupo, haciendo que los pilotos sintiesen que estaban operando a la sombra de los éxitos del 354º.

En cuanto a las victorias conseguidas, el 363º se encargaba normalmente de proporcionar escolta próxima a las formaciones de bombarderos y en general no enviaba a sus cazas por delante para detener un ataque de la Jagdwaffe antes de que éste se produjese. A pesar de los éxitos obtenidos con esta táctica por otros Grupos, unos cuantos cazas alemanes conseguían invariablemente llegar hasta los bombarderos para atacarlos desde corta distancia y, entonces, el 363º estaba allí para enfrentarse a ellos.



El piloto de reconocimiento que ocupaba el segundo lugar del Teatro de Operaciones de Europa en cuanto a victorias conseguidas era el Capt. John Joefker, que consiguió 8,5 victorias durante su turno de servicio en el 15º TRS entre 1944 y 1945. La mayoría de estas victorias fueron contra Bf 109G y Fw 190, y aunque Clyde East le arrebató el primer puesto, Hoefker se ganó la distinción de ser el primer piloto de escuadrón en alcanzar la categoría de as –hazaña que logró tras una misión en la que consiguió 3,5 victorias el 17 de diciembre de 1944.

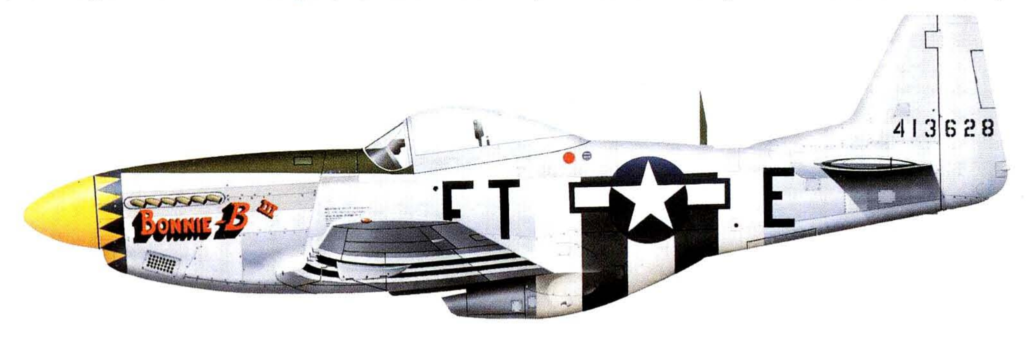
John Hoefker consiguió sus tres primeras victorias a bordo de este F-6C sin nombre, que también lleva una larga serie de marcas indicando un gran número de salidas de reconocimiento pintadas debajo de las toberas de escape. La cámara instalada detrás del asiento del piloto, que tomaba las fotografías a través del panel de cristal, es claramente visible en esta imagen. Además de sus logros en combates aéreos y en las misiones de reconocimiento fotográfico, se concedió a Hoefker una segunda DFC por una serie de arriesgadas misiones de apoyo próximo que realizó durante la Batalla de las Ardenas en defensa de la ciudad sitiada de Bastogne – fue derribado dos veces en una semana durante esta operación.





P-51D-5-NA (NA.109) 44-13383 *Swede's Steed III* del 1er Tte. William Y. 'Swede' Anderson, del 353º FS del 354º FG de la Novena AAF.

Anderson bautizaba a todos sus Mustangs con el nombre de Swede's Steed. Su tercer corcel (steed) fue este P-51D-5-NA. La ojiva de la hélice y la franja del morro pintadas de amarillo, con triángulos de color azul oscuro superpuestos era un distintivo extraoficial de identificación de la unidad adoptado cuando el 354º FG se trasladó a Francia inmediatamente después de la invasión. En la cola se pintó una insignia que representaba un caballo puesto de manos en color naranja.



P-51D-5-NA (NA.109) 44-13628 *BONNIE B III* del Capt. Donald M. 'Buzz' Beerbower, jefe del 353º FS del 354º FG de la Novena AAF.

Cuando a otros pilotos veteranos les llegó el turno de volver a casa, Beerbower se quedó como jefe del 353º FS. Derribado por la artillería antiaérea el 9 de agosto de 1944, era el piloto con mayor número de victorias del 354º FG con 15,5 enemigos derribados en el momento de su muerte. Se le concedió la DSC a título póstumo. Este P-51 lleva pintadas parcialmente las franjas del Día-D, que fueron retirados de las superficies superiores de los aparatos de la USAAF a finales de julio de 1944.



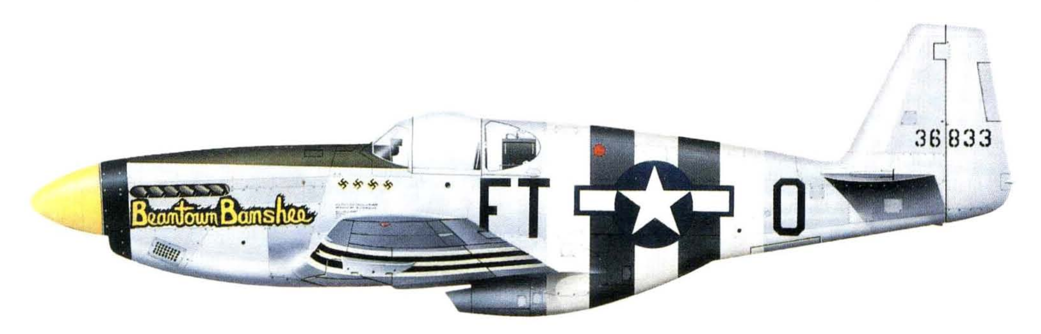
P-51D-5-NA (NA.109) 44-13693 *Angel's Playmate* del Capt. Bruce W. Carr del 353º FS del 354 FG de la Novena AAF.

Carr fue trasladado al 353º FS del 363º FG cuando estaba a punto de enfrentarse a un consejo de guerra por insubordinación, por haber causado problemas con su excesiva agresividad en el aire y con su tendencia a rebelarse en tierra. Glenn Eagleston consideró que esas cualidad podían aprovecharse de una forma útil, así que consiguió que Carr fuese trasladado. Este último terminó la guerra con 14 victorias en el aire confirmadas, 3 más sin confirmar y 11 aviones enemigos destruidos en tierra colocándose en el cuarto lugar de la lista de victorias de la Novena. Las victorias de Carr contra aparatos enemigos en tierra le convirtieron en el máximo as de esta AAF.



P-51B-10-NA (NA.104) 42-106602 *SHELLELAGH* del Capt Kenneth H. Dahlberg, del 353° FS del 354° FG de la Novena AAF.

Aunque fue uno de los pilotos del 353° que más victorias consiguió, Dahlberg no tenía asignado su propio P-51, y hoy día niega haber pilotado jamás un avión bautizado como 'Dahlberg's Dilemma' como se ha afirmado en otros lugares. Entre los aviones pilotados por Dahlber estaban el Little Horse y el Beantown Banshee de Rogers. Este SHELLELAGH (uno de los dos) había sido entregado originalmente pintado de color verde oliva, y después se le retiró la pintura dejándolo en su acabado natural metálico. El otro avión también llevaba el nombre de SHELLELAGH pintado sobre el dibujo de un garrote, además de las franjas del Día-D y las superficies superiores pintadas de camuflaje.



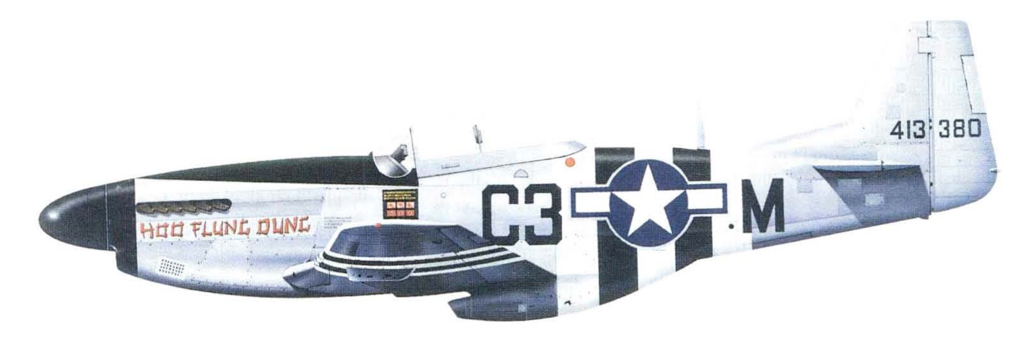
P-51B-7-NA (NA.104) 43-6833 *Beantown Banshee* del Capt. Felix M. Rogers del 353° FS/354° FG de la Novena AAF.

Aunque el Beantown Banshee fue el avión utilizado por Ken Dahlberg para conseguir algunas de sus victorias, era uno de los dos P-51 bautizados con el mismo nombre normalmente asignados a Felix 'Mike' Rogers, que había conseguido siete victorias con el 353° y que en la actualidad es el único as del Mustang superviviente. Este aparato lleva las franjas del Día-D completas y la ojiva de la hélice pintada de amarillo que son los únicos rasgos distintivos además de los códigos 'FT' la banda de color negro pintada en el morro es un vestigio de las marcas de identificación aplicadas a los P-51 en el Teatro de Operaciones Europeo. Este aparato es un raro ejemplar de P-51B-7-NA que lleva un depósito suplementario de combustible adicional de 284 litros de capacidad en el fuselaje. Este P-51B estaba entre los 769 que fueron entregados pintados de color verde oliva y gris (el 43-7083 fue el primero que salió de fabrica sin pintar). Sólo 200 P-51C se entregaron sin pintura de camuflaje (hasta el 42-103178).



P-51D-20-NA (NA.122) 44-63702 *"Grim Reaper"* del Capt. Lowell K. Brueland, del 355° FS del 354° FG de la Novena AAF.

26 Aunque Brueland recuerda al 'Wee Speck' como el P-51 que pilotó durante más tiempo, el "Grim Reaper" llevaba 12 marcas de victorias, representando la mayor parte de sus 12 victorias aéreas acreditadas.



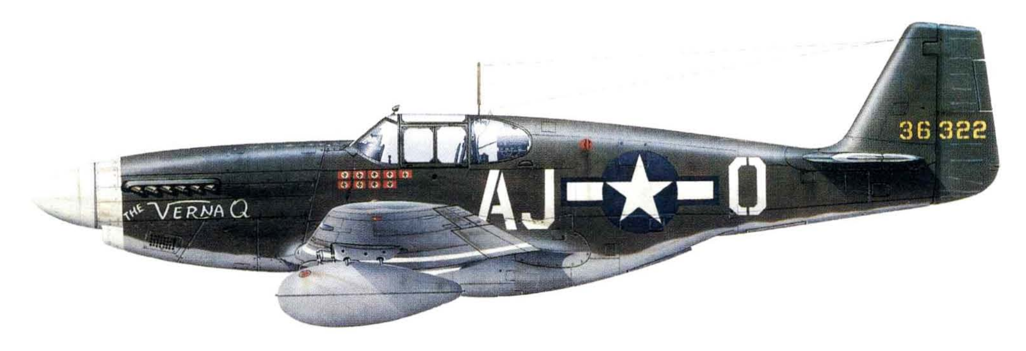
P-51D-5-NA (NA.109) 44-13380 *HOO FLUNG DUNG* del Cte Robert McWherter del 382° FS del 363° FG de la Novena AAF.

Los códigos asignados al 363° FG eran 'A9' para el 380° FS, 'B3' para el 381° y 'C3' para el 382°. Las unidades cambiaron su designación por las de 160°, 161° y 162° TRS en septiembre de 1944, al encomendárseles la misión de reconocimiento. McWherter consiguió tres victorias durante el tiempo que estuvo en el 363°, y tres más en el Pacífico (dos de estas últimas fueron revocadas después de la guerra). Su P-51D, igual que su modelo B, llevaba la inscripción City of París escrita a estribor.



P-51D-15-NA (NA.109) 44-15622 *"SHORT-FUSE"* del Tcol. Richard Turner, jefe del 356° FS del 354° FG de la Novena AAF.

Turner se hizo cargo del 356° FS cuando Jim Howard dejó vacante el puesto. Cuando regresó para su segundo turno de servicio, retiró de su aparato el nombre de 'Salee' debido a que las relaciones con la joven señorita en cuestión se habían enfriado. A pesar de las marcas de 19 victorias pintadas en el morro de este P-51, a Turner sólo se le reconocieron 11 victorias en el aire.



P-51B-5-NA (NA.104) 43-6322 *THE VERNA Q* del Cte. Frank O'Connor del 356° FS del 354° FG de la Novena AAF.

O'Connor obtuvo la totalidad de sus 10,75 victorias volando con el 356° FS. La guerra terminó para él cuando fue derribado por la artillería antiaérea después de un ataque de diversión contra las baterías. O'Connor saltó en paracaídas y fue rescatado por la Wehrmacht de un grupo de civiles que se disponía a lincharle.



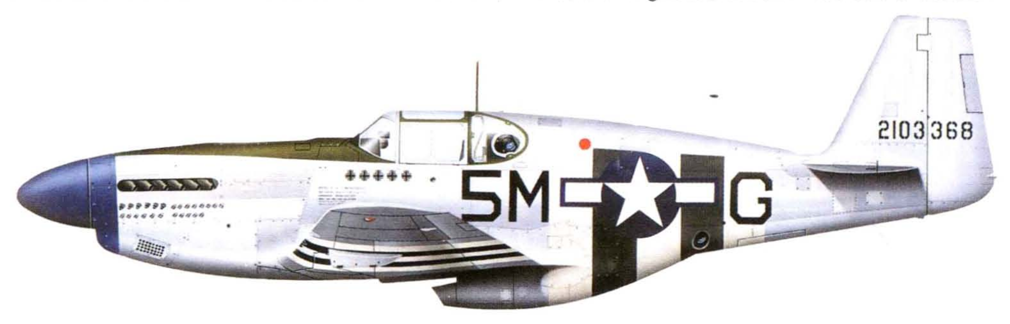
P-51D-20-NA (NA.122) 44-63675, *Sierra Sue II* de Robert Bohna del 402° FS del 370° FG de la Novena AAF.

Sólo un puñado de pilotos del 370° FG consiguió victorias en el aire, debido principalmente a que la unidad operó, casi exclusivamente, en misiones de caza-bombardero durante el breve tiempo que estuvo equipada con Mustangs, desde marzo a mayo de 1945 – un período durante el cual la oposición aérea se había desintegrado. El Sierra Sue II sobrevivió tras ser vendido a Suecia y posteriormente a Nicaragua. Extraordinariamente, después volvió a los Estados Unidos y hoy día vuela con estos colores sobre Minnesota.



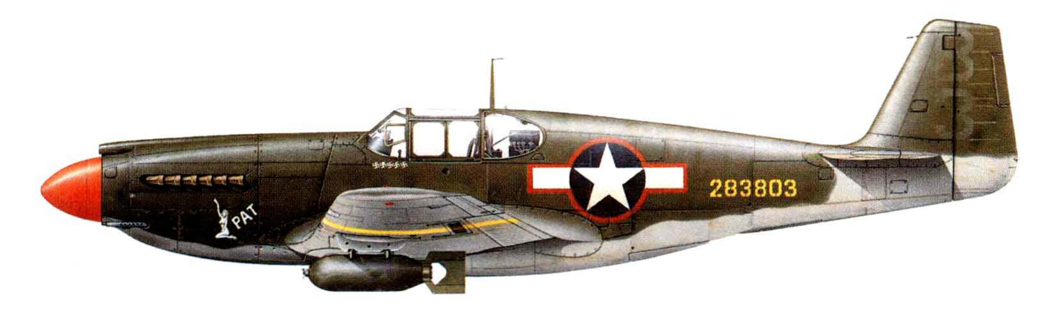
F-6D, anteriormente P-51D-10-NA (NA.109) 44-14306 *Lil' Margaret* del Capt. Clyde B. East del 15° TRS del 10° PRG de la Novena AAF.

Al final de la guerra los Mustangs formaban la espina dorsal de la fuerza de reconocimiento táctico de la USAAF. La novena tenía asignados tres Grupos: el 10° PRG, el 67° PRG y el 363 TRG. El 111 TRS operó en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo antes de unirse al PRG de la 1ª TAF, que se convirtió así en 69° TRG en marzo de 1945. Estas unidades consiguieron algunas victorias y varias de ellas produjeron ases. La unidad de mayor éxito fue el 10° TRS, que contaba con nada menos que cuatro ases, siendo el más destacado Clyde East con 13 victorias. Este había comenzado su carrera como piloto de combate en el 414° Sqn de la RCAF, pilotando Mustang I antes de ser transferido a la USAAF.



F-6CNT ex - P-51C-5-NT 42-103368 del Capt. John Hoefker del 15° TRS del 10° PRG de la Novena AAF.

El gran rival de East era John Hoefker, que pilotó este F-6C sin nombre a bordo del cual consiguió sus tres primeras victorias operando desde Chalgrove, en Oxfordshire. Las misiones de reconocimiento visual se marcaban con binoculares y las salidas de reconocimiento fotográfico mediante cámaras pintadas en el costado del aparato. Las cinco cruces representan las victorias aéreas de Hoefker, un registro destinado a alcanzar las 10 victorias. El 23 de diciembre de 1944 fue derribado por la artillería antiaérea, pero consiguió saltar en paracaídas y consiguió regresar a su unidad sin las botas, tras un breve período en el hospital por congelaciones en los pies.



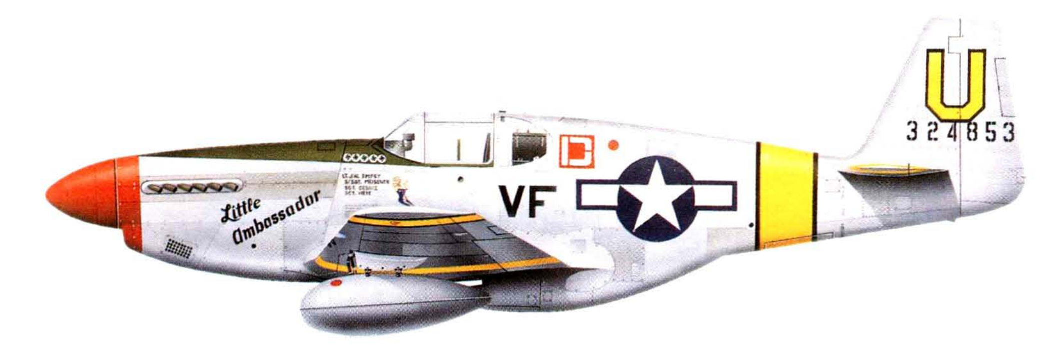
A-36A-1NA (NA.97) 42-83803 *PAT* del Tte. Michael T. Russo del 522° FBS del 27° FBG de la Duodécima AAF.

Russo fue el único as del P-51A de la Duodécima, y el único piloto que consiguió cinco victorias en un Mustang o Invader propulsado por el motor Allison. Considerando que el A-36 era un avión dedicado exclusivamente a ataques a baja cota, es notable que las unidades de A-36 y de P-51A lograsen un número de victorias tan alto como el que consiguieron. Tras su quinta victoria, al A-36A de Russo se le cubrió con pintura el código de identificación para pintar encima una calavera con dos tibias cruzadas con la leyenda 'Killer Russo' (Russo el verdugo) cubriendo todo el empenaje de cola. Esta decoración fue rápidamente retirada, volviéndose a pintar el código del aparato.



P-51C-5-NT (NA.103) 42-103682 del Tte. Calvin D. Allen, Jr. Del 5° FS del 52° FG, Decimoquinta AAF

Este aparato lleva los emblemas típicos de la primera etapa del 52° FG. Este Mustang, que se cree que había sido el aparato de Duane Franklin (siete victorias con el P-51), fue también pilotado por Clarence Allen, Jr en la misión durante la cual obtuvo cuatro de sus siete victorias.



P-51B-15-NA (NA.104) 43-24853 *Little Ambassador* del Tte. James W. Empey del 5° FS del 52° FS de la Decimoquinta AAF

El P-51 de Empey destacaba entre los aviones del 52° FG por estar personalizado, con su nombre, un dibujo en el morro y las marcas indicando el número de victorias conseguidas. El dibujo de la chica era un típico ejemplo de desnudo de las revistas de la época y estaba detrás de los nombres del piloto y de la tripulación de tierra. Empey utilizó el VF-V para conseguir la totalidad de sus cinco victorias, siendo derribado en mayo y en junio de 1944.



P-51D-5-NA (NA.109) 44-13440 *Ballzout II* del Tte. Walter R. Hinton del 317° FS del 325 FG de la Decimoquinta AAF.

Hinton pilotó dos Mustangs a los que puso por nombre Ballzout. El primero era un P-51C con el que realizó su primera misión expedicionaria a Rusia. El segundo era el modelo D que llevaba pintada la insignia personal 'Spittin Kitten' con un tigre. Obtuvo varias victorias en el aire, reclamando haber alcanzado a un Me 262 sobre Augsburgo el 2 de diciembre de 1944 cuando pilotaba este aparato durante el primer encuentro del 325 con los reactores.



P-51B-15-NA (NA.104) 43-24877 *Penrod* del Capt. Roy B. Hogg, jefe del 318° FS del 325° FG de la Decimoquinta AAF.

El distintivo de la cola pintada a cuadros del 325° ocultaba la situación normal del número de serie del aparato, aunque algunos como el Penrod del Roy Hogg, as con siete victorias en su haber, tenía los tres últimos números repetidos sobre la parte posterior del fuselaje.



P-51D-10-NA (NA.109) 44-14467 *MARY MAC* del Tte. Gordon H. McDaniel del 318° FS del 325° FG de la Decimoquinta AAF.

McDaniel fue uno de los pocos pilotos que consiguieron derribar cinco aviones enemigos (todos ellos Fw 190) en una sola misión, consiguiendo esta hazaña el 14 de marzo de 1945. Aunque es un detalle insólito para un P-51 del 325°, su MARY MAC tiene los extremos de las alas pintados de rojo. También lleva la última versión, ampliada, del distintivo del Grupo, ya que los cuadros cubrían toda la parte trasera del fuselaje y el empenaje de cola.



P-51D-20-NA 44-63512 *SHU SHU* del Cte. Norman L. McDonald, jefe del 318° FS del 325° FG de la Decimoquinta AAF.

McDonald realizó dos turnos de servicio, el primero de ellos pilotando Spitfires con el 52º FG. Volvió a participar en operaciones como jefe del 318º FS realizando un total de 249 misiones hasta el Día de la Victoria en Europa. McDonald consiguió cuatro victorias mientras estuvo en el 325º elevando su total hasta 11 además de cinco probables y un dañado.



P-51B-C *TOPPER III* del Capt Ed Toppins del 99° FS del 332° FG de la Decimoquinta AAF

La mayoría de los Mustangs llevaban nombres o dibujos pintados en el morro. Las cuatro unidades del Grupo llevaban los empenajes de cola y las ojivas de las hélices de sus aparatos pintados de rojo, identificándose cada escuadrón por la pintura de las franjas del morro y las aletas de compensación. Muchos aparatos tenían también los extremos de las alas pintados de rojo. Este era el aparato que pilotaba el Capt. Ed. Toppins, que consiguió cuatro victorias y llevaba las marcas que las indicaban debajo del parabrisas de su avión.



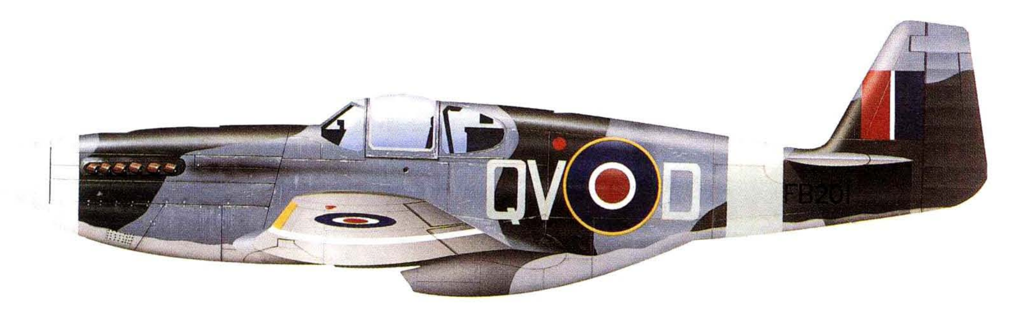
P-51C-5-NT (NA.103) *Miss-Pelt* del Tte. Clarence 'Lucky' Lester del 100° FS del 332 FG de la Decimoquinta AAF

Lester se hizo célebre por convertirse en el primer piloto de color que consiguió derribar tres aparatos enemigos en una sola misión. Pilotó al menos dos P-51B con emblemas similares, con la diferencia de que el otro aparato tenía el nombre Miss-Pelt escrito en letras mayúsculas de color rojo, y no llevaba la espiral pintada en la antena que hay sobre la cabina, pero si la fila de esvásticas representando las victorias obtenidas.



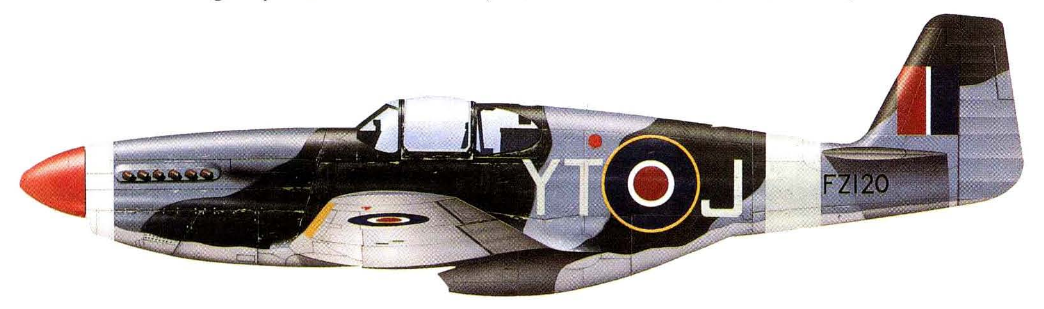
P-51C-10-NT (NA.111) *"INA The MACON BELLE"* del Tte. Lee 'Buddy' Archer del 302° FS del 332 FG de la Decimoquinta AAF.

Este aparato fue bautizado originalmente como "The MACON BELLE", pero los compañeros de escuadrón de Archer le añadieron el nombre de "Ina" cuando descubrieron el nombre de la novia de Archer. La letal asociación de Archer con Wendell Pruitt les valió el apodo de 'Gruesome Twosome' (la horrible pareja), y como los dos eran 'sofisticados chicos de ciudad del Norte', cada uno de sus aparatos fue decorado con una caricatura irónica idéntica, que representaba un 'músico de jazz' vestido con un traje de petimetre. Archer consiguió más de cinco victorias, que le convirtieron en, probablemente, el único as de color, aunque en la actualidad no quiere discutir sobre el asunto, tanto tiempo después de la guerra. Los Mustangs del 301° FS llevaban códigos que iban del '70' al '99'.



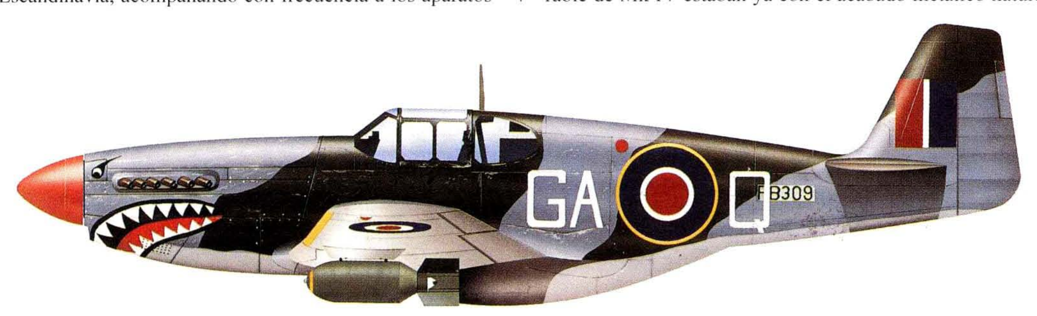
Mustang Mk III FB201 del Flg. Off. B. M. Vassiliades, del 19° Sqn de la RAF.

Con seis de sus nueve victorias obtenidas con el Mk III, Vassiliades fue uno de los más importes ases del Mustang de la RAF. A bordo de este Mk III (al igual que su jefe de escuadrón, Sqn. Ldr. Peter Hearne, con cinco aparatos enemigos derribados con el Mustang) obtuvo dos de sus victorias. A los Mustangs de la RAF se les pintaron las ojivas de la hélice de blanco al igual que las bandas del morro y las bandas pintadas sobre las alas, para igualarlos con los P-51 de la USAAF. La banda pintada en la cola fue pronto retirada, y en marzo de 1944 la mayoría de las bandas de los planos de cola habían desaparecido, pero los otros distintivos permanecieron. Las bandas de las alas fueron desplazadas por las franjas del Día-D, pero los morros pintados de blanco duraron más tiempo.



Mustang Mk III FZ120 del Sqn. Ldr. Derrick Westenra, jefe del 65° Sqn. de la RAF.

Westenra consiguió 2 1/3 victorias con el Mustang de un total final de 8 derribos y 3 compartidos. Junto con el 19° Sqn. el 65° estaba entre las unidades de mayor éxito de la RAF con los Mk III, aprovechando el gran radio de acción de este tipo de avión para efectuar operaciones de caza libre y de escolta a Escandinavia, acompañando con frecuencia a los aparatos del Mando Costero de la RAF. La pintura de camuflaje de los Mustangs empezó a retirarse tras ser emitida una orden fecha el 8 de marzo de 1945. Pese a ello, cuando llegó el Día de la Victoria en Europa la mayoría de los Mustangs seguían estando pintados de camuflaje, aunque un numero considerable de Mk IV estaban ya con el acabado metálico natural.



Mustang Mk III FB309 del Flt. Lt. Raymond V. Hearn, del 112° Sqn. de la RAF.

Hearn realizó dos turnos de servicio en el 112° Sqn. pilotando los Kittyhawks y los Mustangs. Se le recuerda como el sereno, pero indomable, jefe de la escuadrilla 'B' que utilizaba siempre la letra 'Q' como distintivo de su avión. Con este aparato derribó un Ju 88 el 9 de septiembre de 1944, a pesar de que sólo le funcionaba una de sus cuatro ametralladoras. Perdió la vida en la que debía haber sido su última salida, el 18 de febrero de 1945, al explotar en el aire su avión (Mustang Mk IV KH820/'A') tras ser alcanzado por los disparos de la artillería antiaérea. En señal de respeto la letra 'Q' no volvió nunca a ser utilizada por el 112° Sqn.



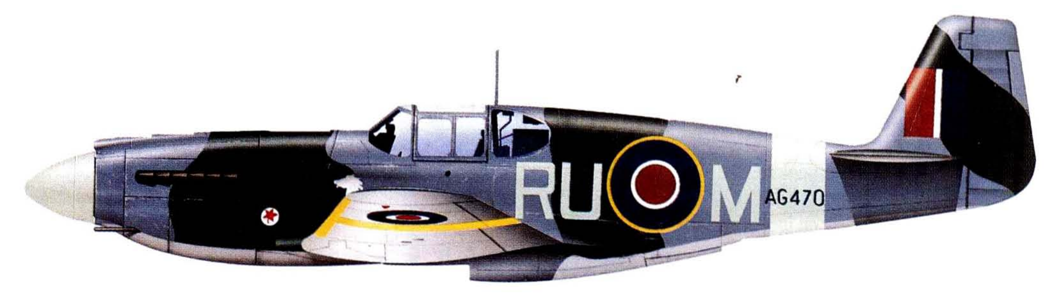
Mustang Mk III FZ149 del Flt. Sgt. W. Nowoczyn, del 306° Sqn. *Torunski,* de la RAF.

Nowoczy fue uno de entre los nada menos que 24 ases de las misiones Diver, que consiguió exactamente cinco victorias. El 17 de agosto, las unidades encargadas de las misiones anti- Diver (contra las bombas volantes V1) recibieron la orden de retirar las franjas amarillas de los bordes de ataque de las alas, aunque no fue obedecida por todos, y muchos Mustangs volvieron a pintar dichas franjas cuando regresaron a cometidos de caza propiamente dichos; aunque limitándolas a la parte interior de las alas hasta el cañón más exterior. Muchos de los Mk III que combatían a las V1 eran encerados y pulidos a fin de sacarles los últimos nudos de velocidad que podían dar.



Mustang Mk III FB387 del Sqn. Ldr. Eugeniusz Horbaczewski, del 315° Sqn. *Deblinski* de la RAF.

Los polacos solían llevar emblemas distintivos de escuadrón en sus aviones, y también acostumbraban a decorarlos con marcas indicando las victorias conseguidas y las misiones realizadas. Este avión era pilotado por el Sqn. Ldr. Horbaczewski, cuyas 5 victorias con el Mustangs hicieron que su total ascendiese a 16 victorias. Sólo pilotó este aparato durante un corto período, y a bordo de él obtuvo su primera victoria el 12 de junio de 1944, inmediatamente después de lo cual aterrizó para recoger a un piloto derribado. El 18 de agosto Horbaczewski obtuvo su última victoria –un trío de Fw 190– pero no consiguió regresar de aquella misión.



Mustang MK I AG470 del Flg. Off. Hollis Hills, del 414° Sqn. de la RCAF.

Los Mustang Mk I se entregaban pintados de camuflaje en colores verde oscuro y pardo tierra con las superficies inferiores pintadas de azul claro pálido. Cuando Hills obtuvo su histórica victoria, el 19 de agosto de 1942, el color tierra oscuro había sido sustituido por el color gris oscuro, y el color azul claro de las superficies inferiores, se había cambiado por un tono gris marino medio, como consecuencia de una orden emitida el 1 de julio de 1942. A partir de diciembre de 1942 se suprimieron las franjas pintadas en las alas, pero muchos aviones las mantuvieron durante mucho más tiempo. La mayoría de los Mustangs del 414° Sqn. llevaban una pequeña hoja de arce pintada en el morro, junto con una pequeña cabeza de caballo que era el emblema extraoficial de la unidad.



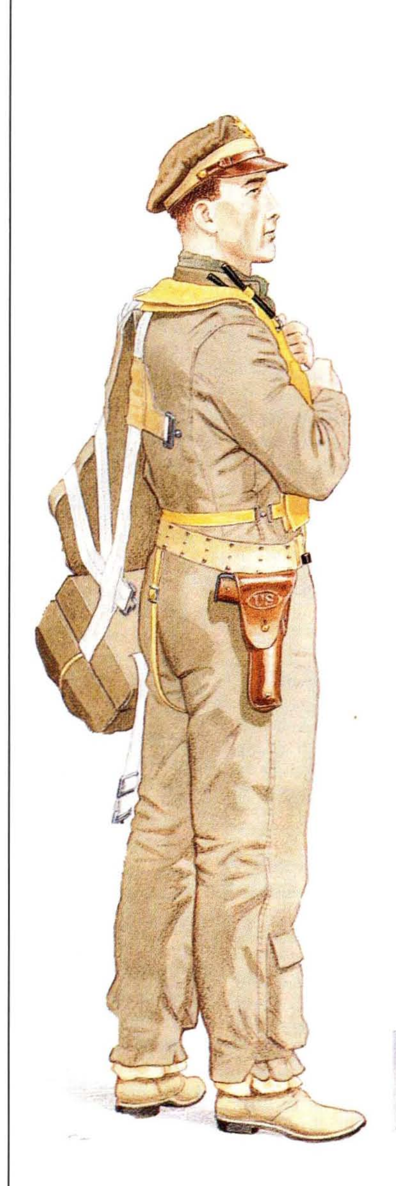
El Tte. Wendell O. Pruitt del 302º FS del 332º FG a mediados de 1944 vistiendo pantalones A-9, con la chaqueta de vuelo B-15 a juego. Sobre la chaqueta lleva un chaleco salvavidas B-3 reglamentario, mientras que el casco de vuelo que lleva puesto es del modelo C reglamentario en la RAF, junto con las gafas B-8 y la mascarilla de oxígeno A-10. Metidos en el bolsillo de la pernera de sus pantalones A-9 se distingue un par de los muy apreciados guantes de vuelo de la RAF modelo 1941, preferidos por muchos pilotos de caza de la USAAF a los guantes norteamericanos del modelo B-3. Finalmente, Pruitt lleva puestas unas botas reglamentarias de intendencia.



El Tte. Lee 'Buddy' Archer lleva puesto un equipo de vuelo bastante distinto al de Pruitt. Aunque también lleva botas de intendencia y los pantalones A-9 (obsérvese que ha quitado el bolsillo de la pernera y en su lugar tiene un compartimento para planos con cierre de cremallera), lleva puesta una chaqueta de cuero del modelo A-2. Sobre ella, lleva un chaleco salvavidas 'Mae West' tipo Mark I del modelo de 1941 de la RAF, junto con guantes británicos del mismo año. Su casco es también de la RAF, aunque, en esta ocasión se trata de uno de tipo D tropical y sus gafas son del modelo reglamentario en la USAAF. Por último, el equipo personal de Archer queda completo con la adición de una mascarilla de oxígeno modelo A-10.



El Tcol. Glenn T. Eagleston, jefe del 353º FS y as más destacado del 354º FG. Aquí se le ve en la primavera de 1945 vistiendo sus pantalones de paseo de color beige (con la corbata haciendo juego) y zapatos reglamentarios de intendencia, mientras que su gorra de plato y la camisa están confeccionadas con un tejido de un tono marrón oscuro no reglamentario que fue adoptado por los oficiales norteamericanos a finales de la guerra; el tono reglamentario era el verde oliva pardo. En el cuello de la camisa de Eagleston se distingue la insignia de su empleo, mientras que sus 'alas' las lleva prendidas en el pecho sobre el bolsillo izquierdo de la camisa. En el hombro lleva el emblema de la Novena AAF, y sobre el hombro lleva la cazadora A-2, de la que cuelga un silbato. Por último. Eagleston lleva en la mano un casco del modelo C de la RAF, junto con las inevitables gafas B-7.



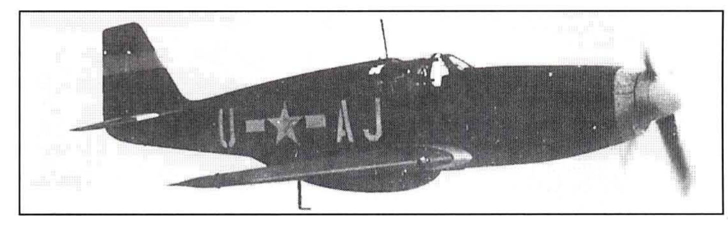
En esta imagen se ve, ataviado con un traje ligero de vuelo de verano AN-S-31A sobre el uniforme de diario, al **Tte. Bruce W. Carr del 352° FS del 354° FG a mediados de abril de 1945.** A la cintura lleva un chaleco salvavidas B-3, bajo el cual lleva el cinturón para pistola modelo 1936 del que cuelga un Colt 45 1911A1. Sobre sus hombros, unido al arnés S-1, Carr lleva la bolsa de supervivencia B-2 y el paracaídas AN-6510. Su uniforme queda completado por la gorra de plato de 'las cincuenta misiones'.



Con su uniforme de faena azul de la RAF, vemos aquí al **Flg. Off. Hollis H. Hills, perteneciente al 414° Sqn. de la RCAF en agosto de 1942.** Al igual que los pilotos de la USAAF, lleva un chaleco salvavidas Mark I 'Mae West', casco de vuelo tipo B, gafas Mark IV y mascarilla de oxígeno tipo D. Hollis lleva unos guantes de piel de cordero de modelo civil, y obsérvese el original emblema 'CANADA/USA' que lleva en el hombro.



El Cte. Robert. C. McWherter, miembro del 363° FG, lleva unas botas de invierno de una sola correa modelo A-6A, con sus pantalones de faena de color verde oliva pardo metidos dentro de ellas. En la parte superior, lleva una chaqueta B-15 adornada con el emblema de la Novena AAF y en la hombrera las insignias de Cte., debajo de la cual lleva un pañuelo de seda blanco. Sobre la cazadora B-15 lleva puesto el chaleco salvavidas B-3 y, como la mayoría de los demás pilotos de caza de la AAF del Teatro de Operaciones Europeo, McWherter lleva puesto el casco de vuelo modelo C de la RAF. Las gafas de vuelo B-8 están sujetas al casco de vuelo, al igual que la mascarilla A-10. Sin embargo, a diferencia de sus colegas, ha escogido nos guantes A-10 de piel de cabra forrados de pelo de camello.



El P-51B 43-12216del 356° FS del 354° FG supera la cubierta de nubes durante una de las primeras misiones de escolta realizadas por los P-51B. Poco antes el Grupo 'Pionero' de los Mustang adoptó las marcas de identificación blancas que ayudaron a reducir los accidentes en los abarrotados cielos de Inglaterra durante el proceso de organizar las formaciones para las misiones.

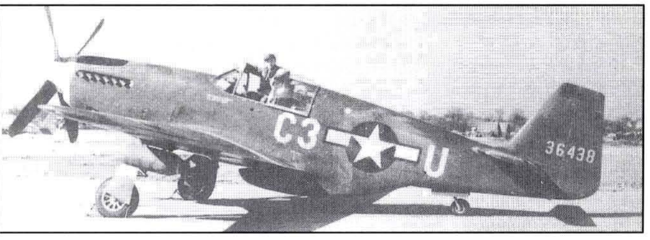
Naturalmente, esa tarea no proporcionaba a los pilotos del 363 muchas oportunidades de acumular registros de victorias impresionantes. Sin embargo el peor problema, con mucho, con que tuvieron que enfrentarse los pilotos del 363° fue el tiempo atmosférico. Pocos Grupos tuvieron que operar en unas condiciones tan espantosamente malas como esta infortunada unidad, y todavía se especula sobre si algunas de sus pérdidas –casos en que nunca se encontró a los pilotos ni a sus aviones– pudieron atribuirse a los alemanes o a colisiones en el aire en medio de la densa capa de nubes. Por esta singular causa se perdió un considerable número de pilotos.

Aunque era lógico que en la Novena Fuerza aérea predominasen los P-47, pocos podían dejar de admitir que el P-51 era un avión de ataque a tierra tan bueno como aquel, con la reserva de que el gran motor radial refrigerado por aire del Thunderbolt era ligeramente menos sensible a los daños producidos por el fuego terrestre que el motor Merlin refrigerado por líquido del Mustang. Pero la producción era la verdadera clave, y la posibilidad de disponer de cazas de ambos tipos en gran número llegaría al punto en que había bastantes P-51 para satisfacer las necesidades tanto de la Novena como de la Octava Fuerza Aérea, a pesar de la diferencia de requisitos operativos entre una y otra. Junto con el Mustang y el Thunderbolt, la Novena Fuerza Aérea desplegó eficazmente el P-38 Lightning en el 370° FG, que entró en servicio operativo el 1 de mayo de 1944.

Finalmente, la dotación de la mayoría de los Grupos de la Novena Fuerza aérea se cubrió principalmente con P-47, con la excepción del 474° que mantuvo sus P-38, el tipo de avión con que había estado dotado originalmente el 367° antes de cambiar también al Thunderbolt. De las unidades de P-51, el 354° fue obligado, en noviembre de 1944, a cambiar sus Mustangs por P-47 durante unos tres meses. Los Grupos de bombarderos de la Novena Fuerza Aérea estuvieron intensamente empeñados en la ofensiva aliada de la primavera de 1944 contra objetivos tácticos situados en el continente, y sus cazas estuvieron ocupados realizando tareas de escolta y operaciones de caza libre, muchas de las cuales dieron como resultado un continuo, cuando no espectacular, incremento de las victorias en combate aéreo. La parte del león de estas correspondió, como era natural, al recientemente reincorporado 354° FG, cuyos pilotos alcanzaron la categoría de ases a un ritmo admirable haciendo pocas concesiones a sus colegas de la Octava más cansados en la batalla, muchos de los cuales habían estado en acción durante un tiempo considerablemente más largo.

El segundo Grupo de cazas P-51B asignado a la Novena fue el 363°, que la Fuerza Aérea Táctica con base en el Reino Unido procuró mantener bajo su control, aunque la unidad también realizó también misiones de escolta de larga distancia para los bombarderos pesados de la Octava Fuerza Aérea en muchas ocasiones. El 363° realizó numerosas salidas de ataque a tierra, y este aparato del modelo B equipado con bombas formaba parte del 382° FS. Posteriormente se convertiría en el avión personal de su jefe, el Cte. Robert C. McWherter, asignándosele el código 'C3-M'. Fue bautizado con el nombre de Hoo Flung Dung.

Como es sabido, fue el P-51 el que hizo realidad la escolta a los bombarderos durante todo su recorrido, y el que sembró las semillas de la derrota definitiva e irrevocable de la fuerza de caza de la Luftwaffe. Capaz de enfrentarse con el Fw 190 y con el Bf 109 en casi todos los aspectos, un P-51B bien pilotado era un arma formidable. La superioridad de este avión en cuanto a radio de acción sobre



cualquier otro caza, del Eje o aliado, hablaba por sí misma, y con el tiempo se resolvieron todos los problemas técnicos.

Uno de los problemas más difíciles de superar fue el parecido del Mustang 'de lomo continuo' con el Bf 109. Los ametralladores de los bombarderos, en particular, tenían muy poco tiempo para meditar sobre los más sutiles puntos de identificación, y algunos cazas regresaban a sus bases con daños producidos por armas que ¡evidentemente no habían sido fabricadas en Alemania! La identificación amigo/enemigo en los escasos segundos de que disponían los tripulantes en combate continuó siendo un problema a lo largo de toda la guerra, y los Mustangs de la Novena copiaron la idea de la Octava AAF adoptando las franjas de identificación del avión que sin duda consiguieron salvar algunas vidas.

A pesar de todo, los Mustangs que llevaban la estrella blanca nunca fueron totalmente inmunes a los ataques de otros cazas norteamericanos, y muchos informes de combate se pueden encontrar escaramuzas ocasionales con aviones amigos pilotados por pilotos más ansiosos de machacar a un '109' que de estudiar las láminas de identificación de aviones. Afortunadamente, dichos encuentros no produjeron un número elevado de pérdidas humanas, pero en su momento debieron despertar las iras de los jefes de Grupo agredidos y produjeron acaloradas discusiones.

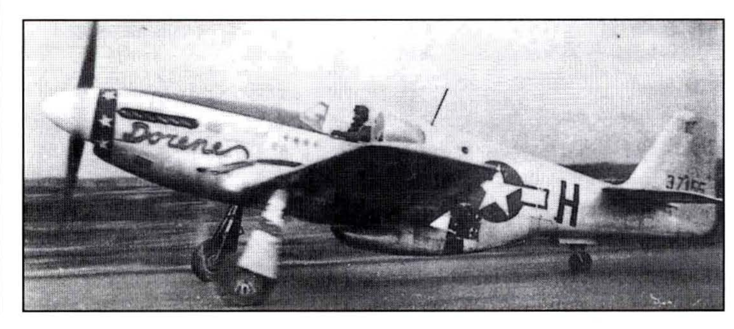
Para situarse más cerca de la acción que se estaba desarrollando al otro lado del Canal, el 363° FG se traslado a Staplehurst, Kent, el 14 de abril, cuatro días antes de acompañar a los bombarderos a Berlín. El 20 de mayo, el Grupo cambió su designación por la de 363° Grupo de Caza-Bombarderos, y el 26 sus pilotos demostraron su coraje contra los Jagdflieger regresando a su base con una cosecha de victorias de 12-4-6.

REORGANIZACIÓN

Cuando se acercaba la fecha de la invasión, la Novena Fuerza Aérea reorganizó su estructura de mando creando, el 18 de abril, los Mandos Aéreos Tácticos (TAC) IX y XIX, encargados cada uno de ellos de prestar apoyo aéreo a distintos ejércitos estadounidenses una vez que los aliados hubiesen puesto pie en el continente. Además de proporcionar el grueso de los aviones de transporte y los planeadores para las fuerzas aerotransportadas que participaron en la Operación Overlord, la Novena AAF intervino al completo con sus caza-bombarderos, y sus bombarderos medios y de ataque durante los primeros días vitales del desembarco.

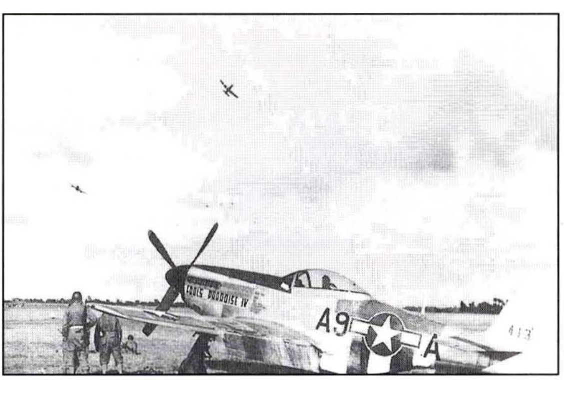
Una vez asegurada la cabeza de playa y con las tropas terrestres avanzando hacia el interior, los ingenieros del Ejército buscaron emplazamientos para construir pistas de emergencia muy básicas para los cazas, y el 8 de junio la primera de ellas estaba ya lista para ser utilizada. En las Pistas de Aterrizaje Avanzadas (ALG) se disponía de instalaciones más permanentes, y cada una de ellas era identificada mediante un nombre compuesto por una letra y un número de código que se hacía memorizar a las tripulaciones para evitar la utilización de nombres locales difíciles de recordar y el riesgo de su pronunciación incorrecta.

A lo largo de la mayor parte de su existencia en el Teatro de Operaciones de Europa, la Novena Fuerza Aérea era célebre por los llamativos emblemas de sus aviones. Particularmente distintivas eran las estrellas blancas sobre una franja azul en el morro características del 356° FS, según se aprecia aquí, en el P-51B 43-7155/'AJ-H' aterrizando en St. Dizier, Francia, en septiembre de 1944. Este aparato con el apodo de Dorene, lleva también cuatro marcas de victorias pintadas debajo de la cabina.



La A-3 en Cardonville fue la primera ALG operativa abierta el 19 de junio. Al progresar el avance aliado a través de Francia y Bélgica docenas más serían utilizadas por los aviones aliados. Más adelante, a los aeródromos alemanes capturados se les asignó un código similar y el número de estos, junto con las ALG acabaría llegando a varios centenares.

Según el plan de la Operación Overlord, los escuadrones de caza del IX TAC tenían la responsabilidad de proteger al primer Ejército norteamericano en Francia, mientras que el XIX TAC, en el que estaban encuadrados los dos grupos de P-51, operó desde Inglaterra hasta que llegó el momento en que las unidades pudieron trasladarse al otro lado del Canal para ocupar aeródromos en el continente. El 354° ocupó el A-2 el 23 de junio, mientras que los escalones avanzados del 363° se habían trasladado al A-7 (Azeville) el día anterior.



El P-51D-5 'FOLLS PARADISE IV (44-13309) del 380° FS del 363 FG en Francia, estacionado en Maupertus o Azeville algún tiempo después de la invasión. El Cte. Evan McCall pilotó este P-51 hasta que regresó a casa tras 36 misiones en el Teatro de Operaciones de Europa.

Entre tanto, la ofensiva de las V1 contra Inglaterra había comenzado. Este hecho retrasó ligeramente el traslado del 363° FG a la otra orilla del Canal, lo cual permitió que el P-51B pilotado por el Capt. James Dalglish destruyese el 19 de junio la primera bomba volante derribada por el Grupo. El 363 continuó enfrentándose a la amenaza de las V1 durante unas cuantas semanas más, consiguiendo éxitos los días 25, 27 y 29 de aquel mes. Por lo tanto, hasta el 4 de julio el 363 no hizo acto de presencia en el ALG-15, en Maupertus, su nueva base en Francia.

Aunque el 363° iba a realizar numerosas misiones de apoyo a tierra durante las semanas siguientes, también se enfrentaría ocasionalmente a la Luftwaffe. Uno de sus pilotos, cuyo nombre no era muy conocido hasta entonces, estrenó su registro el 25 de junio con el derribo compartido de un Fw 190. Este piloto era James Jabara, a quien se le anotó el derribo confirmado de otro Fw 190 el 13 de agosto, y que más adelante pasaría a formar parte del 335° FG. El salto a la fama de Jabara, llegaría una década después, en la Guerra de Corea, por un conflicto en el que se destacó como el segundo as más importante de la USAF a los mandos del Sabre, con 15 victorias.

El Cte. Robert C. McWherter fue el jefe del 382° FS durante la mayor parte de 1944, y pilotó el P-51D 44-13380 HOO FLUNG DUNG/CITY of PARIS durante la segunda mitad de aquel año. McWherter era un curtido veterano de guerra que había conseguido varias victorias contra los japoneses en 1942/43 y que también consiguió un moderado éxito contra la Luftwaffe –algunas de sus victorias debieron de ser contra aparatos destruidos en tierra ya que no aparece en la lista oficial de ases de la USAAF.



En el curso de un combate que tuvo lugar el 18 de julio los P-51 del 363° obtuvieron una cosecha de victorias de 10-0-5, un magnífico registro que se repetiría en dos ocasiones para deleite de los pilotos. Pero, como si el 363° FG no hubiese tenido ya bastante mala suerte, las autoridades superiores tenían tendencia a no reconocer las reclamaciones de victorias de algunos de sus pilotos, con el resultado de que, aunque varios de ellos consiguieron cuatro victorias y dos de ellos (el Capt. Richard W. Asbury y el Tte. Bruce W. Carr) que habían derribado ya aviones enemigos estando encuadrados en otros Grupos alcanzaron la categoría de ases consiguiendo uno o dos victorias más mientras estuvieron en el 363°, ningún piloto de los que estuvieron destinados en Grupo durante todo su período de servicio fue confirmado como as durante la guerra.

La misión de los cazas de la Novena AAF era la de realizar operaciones de interdicción y aislamiento de las diversas zonas de comba-



La sección central del P-51D 'A9-A' (44-13718) del 380º FS sirve de fondo para esta fotografía de un grupo de pilotos del escuadrón tomada en Francia durante 1944.

te y, día tras día durante semanas, sus objetivos eran asentamientos artilleros, carros de combates, concentraciones de tropas, locomotoras, embarcaciones de transporte fluvial y puentes en lugar de cazas alemanes. La Luftwaffe generalmente era incapaz de obstaculizar estas operaciones aunque los Gruppen de caza que se habían trasladado a los aeródromos avanzados en Francia ofrecían toda la resistencia que les permitía su desalentadora desventaja.

Pero después de haber hecho su parte en la tarea de escoltar a los bombarderos y en las misiones de ataque a tierra, los días del 363º FG como unidad de caza estaban contados, ya que el 4 de septiembre fue convertido en Grupo de reconocimiento encuadrado en el IX TAC. En realidad, esto significó pocos cambios, ya que el 363 TRG todavía volaba con P-51 –aunque ahora se trataba de F-6 de reconocimiento fotográfico– en el mismo teatro de la guerra y sus objetivos era prácticamente los mismos. No obstante ahora, durante sus salidas, los pilotos tenían también que tomar fotografías y anotar cualquier detalle de interés que observasen. A aquellos a quienes no les agradaba la idea de convertirse en pilotos de reconocimiento táctico se les ofreció dejar el 363º y unirse al 354º, o a otros Grupos de Caza de la Novena. Al convertirse en Grupo de reconocimiento táctico, los tres escuadrones de caza del 363º recibieron una nueva designación: el 380º FS se convirtió en 160º TRS, el 381º FS pasó a ser 161º TRS, y el 382º FS fue a partir de entonces el 162º TRS. Equipados ahora con los F-6 (algunos de los cuales eran los mismos P-51D del Grupo modificados en la unidad para acomodar las cámaras), cada escuadrón mantuvo las letras de su antiguo código de identificación, y, como era práctica común en los Grupos de reconocimiento táctico norteamericanos, se le añadió un cuarto escuadrón: el 33º Escuadrón de Reconocimiento Fotográfico (PRS), equipado con Lightnings F-5.

LA BATALLA DEL SALIENTE DE LAS ARDENAS

En octubre de 1944 los Ejércitos Aliados estaban desplegados a todo lo largo de las fronteras alemanas de Este a Oeste, aunque algunas zonas estaban ocupadas por las fuerzas mínimas necesarias. Durante aquel mes la aviación aliada se dedicó a la destrucción de la red ferroviaria del enemigo, sucumbiendo parte de ella a los disparos de las ametralladoras y a las bombas lanzadas por los Mustangs del 354º FG. Y allí, para alivio de muchos pilotos, el Grupo pudo enfrentarse otra vez a la Luftwaffe.

Cuando el otoño dio paso al invierno el tiempo fue empeorando gradualmente, haciendo más lento el avance aliado hasta que, a principios de diciembre, el avance hacia los vitales puntos de cruce del Rhin quedó casi detenido. A mediados de mes se produjo el repentino ataque de las unidades acorazadas al mando de von Rundstedt a través de las Ardenas. El peso de la ofensiva alemana, cuya punta de lanza estaba formada por los tanques Tiger, celosamente acumulados por los alemanes, cuya potencia de fuego superaba totalmente cualquier arma del arsenal aliado, tomó por sorpresa a las débilmente defendidas posiciones del Ejército norteamericano. A cubierto de las fuertes nevadas y de la niebla que mantenían en tierra a los aparatos de la aviación táctica, los Panzers consiguieron conquistar un 'saliente' de ca-

El as más destacado de cuantos salieron de las filas de los pilotos de reconocimiento, Capt. Clyde East, consiguió la impresionante cifra de 13 victorias durante su prolongado período de servicio en el 15º TRS. Antes de unirse a la Novena AAF, había pasado cinco meses, en 1943, en el 414º Sqn. de la RCAF, realizando también misiones de reconocimiento táctico sobre Europa con los Mustang Mk I. La mayoría de los aparatos derribados por East fueron abatidos por las armas de este Mustang durante las últimas semanas de combates desesperados sobre Alemania en abril de 1945.



si 100 kilómetros de profundidad en las líneas aliadas, cuyo objetivo final –y muy optimista– era el puerto de Amberes. Sin embargo, cuando el tiempo se despejó, los alemanes no pudieron explotar el éxito conseguido ya que la superioridad aérea aliada empezó a restablecer lentamente la situación. Cuando la cercada ciudad de Bastogne fue por fin liberada tras haber presentado una tenaz resistencia frente a fuerzas alemanas abrumadoramente superiores en número, la última jugada desesperada de Hitler había quedado neutralizada. Tomando parte material en la situación estuvo el 10º TRG, cuyos tres escuadrones habían ocupado la base de Giramont, Francia, a finales de noviembre. El reconocimiento del 'saliente', adquirió durante aquellas semanas desesperadas una importancia vital.

El 17 de diciembre, los Mustangs del 10º TRG realizaron un esfuerzo máximo sobre el frente del Tercer Ejército de Patton y sorprendieron a la aviación enemiga. Durante la tarde de aquel día se produjeron tres batallas aéreas independientes en las cuales fueron derribados siete aparatos alemanes por los aviones de los escuadrones de caza 12º y 15º. El primer Bf 109 fue derribado por el as con 13 victorias en su haber Clyde East, pero el mejor registro del día correspondió a John Hoefker, que consiguió derribar tres cazas enemigos además de anotarse el derribo compartido de un Ju 88, que se había presentado inconscientemente en el escenario del combate. Tras sus éxitos, el registro de Hoefker había aumentado hasta 7,5 victorias, convirtiéndole en el primer as de las unidades de reconocimiento en el Teatro de Operaciones Europeo.

El día 19, Clyde East estuvo a punto de ser derribado por su punto, el Tte. Henry Lacey, quien, afortunadamente, consiguió derribar al Bf 109 que seguía a Clyde pegado a su cola 'demasiado cerca', como escribió sucintamente East en su informe de aquel combate. El 21 de diciembre, las condiciones meteorológicas habían empeorado tanto que sólo se realizaron salidas de un sólo aparato, pilotado 'sólo por voluntarios' con el objeto de poder dar a las tropas aliadas alguna idea de la posición de las unidades alemanas y de su entidad. Pilotos como 'Blackie' Travis tuvieron que enfrentarse a un techo que casi siempre era de 50 pies y una visibilidad de no más de 100 metros para obtener los datos requeridos.

En las Navidades de 1944, los escuadrones de reconocimiento se encontraban desempeñando 'sus cometidos habituales', y al 10º TRG se le unieron el 24 de diciembre los escuadrones de reconocimiento táctico 160º y 161º del 363º FG –dos pilotos del Grupo derribaron aquel día un Fw 190, pero al día siguiente fueron abatidos dos F-6 del 15º TRS.

A finales de enero las condiciones seguían siendo malas, pero la ofensiva pudo por fin volver a avanzar a un ritmo más rápido. El objetivo prioritario era tomar un punto de cruce sobre el Rhin. En febrero los cazas de la Novena se encontraron por primera vez con los reactores alemanes. El día 17 dos Me 262 atacaron a un escuadrón del 354º FG mientras estaba bombardeando Zellingen. Ambos aparatos alemanes fueron dañados en el combate, pero ninguno de los P-51 fue abatido. Al igual que muchos otros Grupos el 370º, equipado con P-38, terminó la guerra volando con Mustang en misiones de ataque a tierra, y aunque hasta el Día de la Victoria en Europa tuvieron lugar varios combates aéreos, sus pilotos tuvieron pocas oportunidades de aumentar sus registros de victorias durante el tiempo que volaron con los P-51D.



Aunque no era un as de caza, el Capt. 'Blackie' Travis se convirtió en un verdadero héroe tras la extraordinaria serie de vuelos a baja cota que efectuó en medio de las espantosas tormentas de nieve durante la fase más crítica del ataque alemán en las Ardenas a finales de diciembre de 1944. Travis, que era miembro del 12º TRS, fue uno del pequeño grupo de pilotos que se presentaron voluntarios para volar a pesar de las pésimas condiciones meteorológicas que obligaron a permanecer en tierra al grueso de las fuerzas aéreas Aliadas. Gracias a su valor, los mandos aliados consiguieron recuperar el contacto con varios batallones de tropas norteamericanas que estaban rodeados resistiendo a los ataques acorazados alemanes. Aquí se ve a Travis con su mecánico, Sgt. 'Monk' Davidson, y su característicamente decorado F-6C, MAZIE, ME AND MONK, después de la victoria aliada en la Batalla de las Ardenas.

EL "STUKA" NORTEAMERICANO

La distinción de ser los primeros Mustangs que entraron en servicio operativo en el Ejército de los Estados Unidos correspondió a los 35 P-51A (posteriormente designados como F-6A) enviados al Norte de África a través del Reino Unido en la primavera de 1943. Estos aparatos, con una configuración similar a los Mustangs de reconocimiento táctico de la RAF, entraron en acción encuadrados en el 154º Escuadrón de Observación del 68º Grupo de Observación durante el mes de abril. Algunos de los nuevos aviones llegaron al 111º escuadrón, con el que la unidad compartía la base de Oujda, en el Marruecos francés.

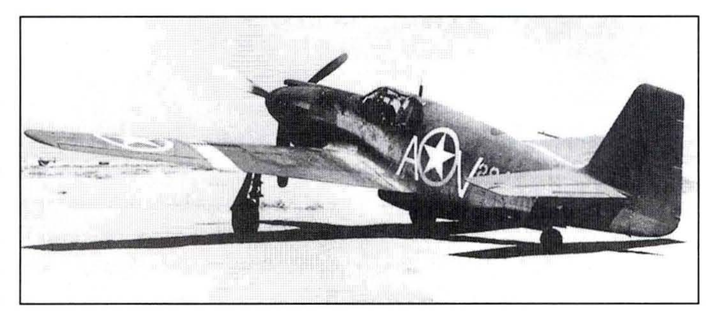
El 68º escuadrón realizaba salidas fotográficas y de reconocimiento táctico empleando diversos tipos de aviones, pero pocas semanas después de la llegada de los nuevos aparatos, el 154º fue retirado del combate y transferido a realizar funciones de adiestramiento, pasando sus aviones al 111º TRS a tiempo para participar en las operaciones sobre Sicilia.

Con el apodo de 'Los fisgones', el 111º TRS, que sería la única unidad de su clase desplegada en el Norte de África, continuó operando con sus P-51A hasta que fueron sustituidos en su mayoría por los P-51C (F-6C) durante la primavera de 1944; un cambio impuesto porque en aquel momento el suministro de aparatos del modelo A se había agotado prácticamente.

LOS INVADERS: BOMBARDEROS EN PICADO

La AAF había efectuado un pedido de 500 ejemplares del NA-73, designado como A-36A, que llegaron a las unidades de adiestramiento con base en los Estados Unidos en la primavera de 1942. A pesar de que el Ejército norteamericano tenía una larga tradición de incluir en su inventario bombarderos de ataque, el número de tipos de avión diseñados específicamente como bombarderos en picado era relativamente escaso. Sin embargo apuntar el avión en dirección al objetivo antes de lanzar las bombas seguía siendo un método eficaz de destrucción desde el aire que, en la mayoría de los casos, ofrecía una mayor precisión contra objetivos de pequeño tamaño que el bombardeo convencional. Los jefes del Ejército norteamericano, impresionados por la actuación de los Ju 87 durante las primeras fases de la guerra, decretaron que el A-36A desempeñase un cometido similar.

Para ello, el avión fue equipado con frenos de picado en las alas y reforzado para soportar las fuerzas ejercidas



Este A-36A Invader, estacionado en Hergla, Túnez, el 13 de junio de 1943, luce los emblemas que identificaban inicialmente al 27º FBG de la Duodécima Fuerza Aérea. Con casi total seguridad, la letra 'A' indicaba que pertenecía al 524º FBS, mientras que la 'V' sería la letra de identificación del aparato. El 27º (y el 86º) eran unidades peculiares no sólo por estar entre las pocas que operaron con el Invader en misiones de bombardeo en picado, sino también porque este tipo de escuadrones con base en tierra iba a desaparecer pronto del inventario de casi todas las fuerzas aéreas del mundo.

sobre el fuselaje cuando el aparato se lanzaba en un picado pronunciado a toda potencia.

A finales de mayo, había aproximadamente 300 A-36A en el Norte de Africa, y el mes siguiente el 27º Grupo, bajo el mando del Tcol. John Stevenson, hizo su debut como unidad de bombardeo en picado, realizando misiones de combate contra la isla de Pantelleria, como preludio de la invasión de Sicilia.



Los emblemas de unidad definitivos de los Invaders del 27º FBG consistían en un código de dos letras, en la forma que muestra esta fila de aparatos del 523º FBS, en la que el aparato más próximo a la cámara es el 42-83987/'CX', seguido por el 42-83996/'CB' estacionado junto a él. Ambos aparatos lucen marcas que indican las misiones de bombardeo realizadas, según la costumbre de los escuadrones de bombardeo en picado de la Duodécima Fuerza Aérea. Algunos aviones llevaban marcas que indicaban que habían realizado más de 100 salidas de bombardeo.

El progreso general aliado contra los alemanes en el Mediterráneo fue la causa del nombre que se le dio al A-36. El Tte. Robert B. Walsh, del 27º Grupo sugirió: "como siempre estamos invadiendo sitios, ¿por qué no les llamamos Invaders (Invasores)?"–había dado en el clavo, el A-36A se convirtió en 'Invader', al menos hasta principios de 1944, en que el uso de la denominación de Mustang era más utilizado generalmente para el caza de North American– este nombre nunca fue aplicado al A-36A.

Al igual que en otros casos, las dificultades surgidas durante el adiestramiento en los Estados Unidos estaban en contradicción con los éxitos en combate del A-36. Ambos Grupos desplegados en el frente desarrollaron técnicas adecuadas para sacar partido a la fortaleza y a las buenas prestaciones del avión a bajas alturas, ya que estos eran atributos que se adaptaban bien para enfrentarse a diferentes situaciones de combate y a una gran variedad de objetivos. Ateniéndose en gran medida al concepto original del bombardeo en picado, el 27º BG descubrió que efectuar un picado a 90º desde una altitud aproximada de 8.000 pies, con cada avión armado con dos bombas de 230 kg. resultaba extremadamente eficaz. Al desplegar los frenos de picado segmentados de 60 cm de ancho, la velocidad relativa al aire se reducía hasta unos 630 km/h.

Cada A-36 se separaba de la formación y se lanzaba en picado tras el líder, manteniendo una separación de unos 50 metros entre aparatos; ya que, al desplegar los frenos de picado, las velocidades de los aviones se reducían hasta que las de todos ellos quedaban casi igualadas, y siempre estaban próximos entre sí. No era extraño que 20 aparatos se lanzasen en picado al mismo tiempo, y el sonido que producían era increíble. Testigos presenciales confirmaron que el sonido que producían los Ju 87 Stukas no era nada comparado con el aullido de un escuadrón de Invaders. La otra cara de la moneda era que los artilleros antiaéreos alemanes solían tener pocas dificultades para apuntar a los cazabombarderos que caían como un rayo, y las mayoría de las bajas sufridas por los Grupos 27º y 86º fueron debidas al fuego terrestre.

Tampoco la Luftwaffe y la Regia Aeronáutica ignoraron a los bombarderos en picado norteamericanos, y aunque los cazas enemigos no eran un factor significativo en la guerra de los Invaders, algunos de sus pilotos consiguieron anotarse victorias en el aire. El Tte. Michael T. Russo, del 522º FBS del 27º BG alcanzó la categoría de as pilotando el A-36A, siendo el piloto más destacados de los dos grupos en cuanto al número de victorias conseguidas. Su primera reclamación de un enemigo dañado fue la de un Jabo Fw 190 al que sorprendió cuando bombardeaba las unidades navales aliadas en la costa de Salerno

el 13 de septiembre de 1943. Las escuadrillas 'Roja' y 'Blanca' del - escuadrón localizaron a doce 190. Después de soltar sus bombas, los cazas alemanes se dispersaron y descendieron en picado hasta la altura de las olas. Russo se lanzó contra uno de ellos y sólo consiguió enviarle una ráfaga corta, pero aunque observó que sus disparos lo alcanzaban, no vio estrellarse al avión.

Al día siguiente, Russo consiguió dañar a otro Fw 190, pero hasta el 24 de octubre no consiguió una victoria confirmada –un Fieseler Storch, erróneamente identificado como un biplano en su informe del combate. El 8 de diciembre, Russo estaba realizando una misión de bombardeo contra Avezzano, cuando descubrió un aeródromo situado al Norte de la ciudad. Cuando se dirigió hacia a él disponiéndose a atacar con sus armas, localizó a tres Ju 52 a punto de despegar. Uno de ellos consiguió elevarse, pero fue alcanzado por una ráfaga larga de las ametralladoras del A-36 cuando estaba a sólo 20 metros del suelo. Se produjo una explosión y el avión de transporte se estrelló.

El 30 de octubre Russo abatió un Bf 109G en la zona de Roma durante una salida rutinaria de bombardeo. Había descubierto a una pareja de Messerschmitts que intentaban interceptar a su formación por la izquierda, así que se separó de su escuadrilla. Inmediatamente distinguió a otros dos Bf 109G más alejados a la derecha, y virando en aquella dirección, acortó distancias y lanzó contra uno de ellos una ráfaga corta de proyectiles trazadores. El piloto enemigo ascendió bruscamente, como si se dispusiese a saltar en paracaídas, pero el Messerschmitt se quedó fuera de control y entró en barrena sin poder recuperarse.

En septiembre de 1943, el 27º y el 86º cambiaron su designación por la de Grupos de caza-bombarderos (la primera de ellas asumió su nueva designación el día 11), y la dotación de ambas unidades fue reducida de cuatro escuadrones a tres –una redistribución que permitió absorber, por el momento, las fuertes pérdidas sufridas–. En Salerno la posibilidad de los A-36 de permanecer 30 minutos en combate, hizo que sus servicios fuesen muy demandados ya que su capacidad de permanecer sobre la zona y atacar objetivos de oprtunidad era mejor que la de cualquier otro caza Aliado presente en aquel Teatro de Operaciones. Por lo tanto, el 27º y el 86º fueron reclamados para realizar operaciones de ametrallamientò a tierra, escoltas y ataques con bombas de planeo, que reducían considerablemente el número de bajas sufridas a causa de la artillería antiaérea en comparación con los ataques en picados muy pronunciados sobre los objetivos.

En el otoño de 1943, cuando el 111º TRS recibió A-36 para compensar sus pérdidas de P-51A, el suministro de aparatos de reemplazo estaba llegando a un punto crítico –en aquel momento de la guerra, no se fabricaban ya ninguno de los dos primeros modelos de Mustangs. A principios de 1944 el destino quedó sellado cuando el 27º pasó los A-36A que le quedaban al 86º y se transformó a los P-40 Warhawks, y más adelante a los P-47. A su vez el 86º recibió también P-47 y los A-36 supervivientes, fatigados del combate fueron transferidos a unidades de adiestramiento–, el último paso antes de ser reducidos a chatarra.

LA DECIMOQUINTA ENTRA EN ESCENA

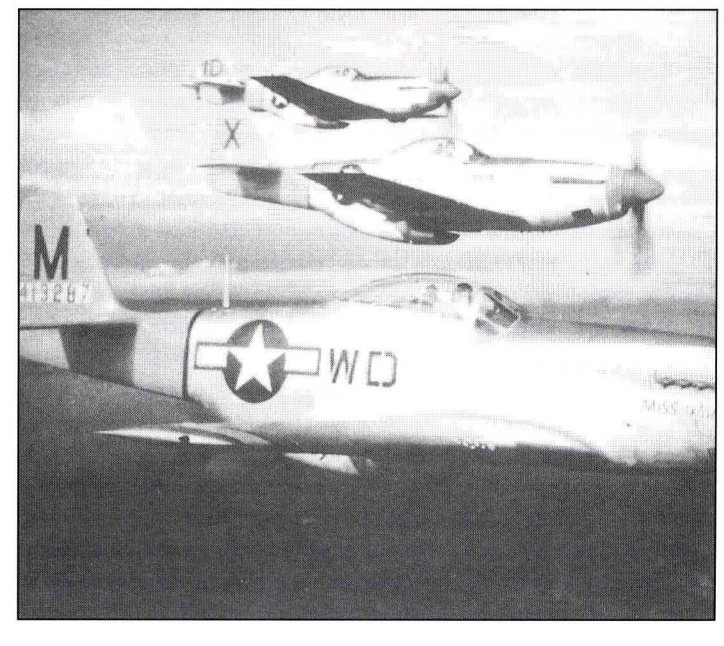
El día 1 de noviembre de 1943, la Duodécima Fuerza Aérea fue dividida en dos componentes al activarse una nueva fuerza estratégica de bombardeo: La Decimoquinta Fuerza Aérea. Bajo la Directiva Pointblank (A quemarropa), no se perdió tiempo para iniciar las misiones de bombardeo ya que los B-17 atacaron la base naval de La Spezia el mismo día que fue activada la Decimoquinta. La Decimoquinta, que había sido concebida inicialmente para constituir una potente fuerza de bombarderos capaces de atacar objetivos fuera del alcance de la Octava Fuerza Aérea, con base en Inglaterra, continuó dependiendo por el momento de las unidades dependientes de la Duodécima Fuerza Aérea para la escolta de cazas a sus bombarderos.

La transferencia bajo el control operativo de la Decimoquinta de los FGs 31º y 52º, fue seguida en mayo por la de los Grupos 322º (que al principio continuó con su dotación de P-47, hasta el mes de junio en que fue transformada a los P-51C) formado totalmente por personal de color, y 325º FG. De este modo todas las unidades de caza quedaron bajo el control del Ala de Caza 306, uniéndose las unidades de Mustangs a los tres Grupos de P-38 existentes.

DESTINO: RUSIA

El 2 de junio de 1944, la Decimoquinta emprendió la primera de sus misiones conocidas como 'Frantic' (desesperado) con destino a Rusia cuando 130 B-17 escoltados por los P-51 de los 'Colas a cuadros' –El 325º FG era conocido como 'el Clan de los Colas a cuadros' por haber adoptado como distintivo la cola de sus aparatos pintada a cuadros dorados y negros– emprendieron vuelo en dirección a la base de Poltava, atacando primero en ruta su objetivo: el nudo ferroviario de Debrecen en Hungría. Al mando de los Mustangs estaba el Tcol. Chester Sluder, y unas cuantas tripulaciones de tierra selectas iban embarcadas en los B-17 del 2º BG, que formaban parte de una fuerza de bombarderos compuesta por cinco Grupos que continuó avanzando hasta aterrizar en los aeródromos de Poltava y Mirgorod, en Ucrania, mientras que los cazas del 325º tomaban tierra en Pryatin. El 6 de junio, una jornada que, como es fácil de entender, quedó eclip-

Al igual que el 31º FG, el 52º había operado anteriormente, desde finales de 1943, con Spitfires encuadrado en la Decimoquinta AAF. Por lo tanto, la transición de un avión equipado con motor Merlin a otro se llevó a cabo relativamente sin problemas, aunque poder atravesar los Alpes y sobrevolar toda la Europa del Este fue una revelación para unos pilotos acostumbrados al reducido radio de acción del caza Supermarine.



sada por los acontecimientos que tuvieron lugar en Normandía, 104 B-17 de la Decimoquinta AAF despegaron de la URSS para lanzar sus bombas sobre Galati, en Rumania. La reacción de la Luftwaffe dio como resultado que Roy Hogg, Jefe del 318º FS, se convirtiese en un as, ya que los dos Fw 190 que derribó durante aquella operación hacían sus victorias quinta y sexta. Robert Barkey, consiguió su quinta victoria, un Bf 109, mientras que Wayne Lowry inauguraba también su registro –que terminaría con 11 victorias en total–. El Tte. Cullen J. Hoffman, del 317º, derribó un Ju 88, su victoria número cinco, con lo que esta misión de alto secreto produjo tres ases más para el 'Clan'.



P-51D MISS CATHIE del 317º FS, pilotado por el Tte. David E. Ambrose, que consiguió su segunda victoria con este aparato el 19 de enero de 1945. Después de haber echado los dientes en los P-47, el 'Clan de los Colas a Cuadros' demostró que no iba a echar de menos los antiguos Spitfires del Grupo al emprender una misión expedicionaria con destino a Rusia una semana después de que llegasen sus primeros P-51.

El 9 de junio, el 52º FG acompañó a los bombarderos hasta Munich, consiguiendo la escolta derribar un total de 14 aviones enemigos frente a ninguna baja –hazaña que valió al Grupo su primera Citación como Unidad Distinguida–; dos días después los bombarderos participantes en la operación regresaban a sus bases en Italia, aprovechando el viaje de vuelta para lanzar su carga de bombas sobre otro objetivo situado en Rumania, el aeródromo de Foscani.

El 15 de junio, el 52º conoció los peligros propios de las operaciones de ataque a tierra al asignársele la misión táctica de apoyar la Operación Anvil (la invasión del Sur de Francia), ya que el Grupo perdió nada menos que 7 aparatos. Al día siguiente, sus pilotos respiraron aliviados al volver a su acostumbradas misiones de escolta a los bombarderos.

Aquel día fue provechoso para el 52º ya que se enfrentó al 101º Grupo 'Puma' húngaro, derribando diez de sus Bf 109G. Los P-51 del 2º FS entablaron combate con 55 cazas alemanes sobre Checoslovaquia, y 'Sully' Varnell se anotó su tercera doble victoria en una sola misión. En el curso de este combate consiguió disuadir a un piloto alemán de atacar a un bombardero dañado, a pesar del hecho de que las armas de su P-51B estaban interrumpidas.

Ploesti era otra vez el objetivo el 23 de junio, que resultó ser la jornada de mayor éxito de la guerra para el 52º. Sus pilotos, que aquel día se enfrentaron con el temible JG 52, cuya dura misión era defender los ahora destrozados campos petrolíferos, consiguieron derribar 12 Bf 109G elevando el total del Grupo a 102 victorias en 30 días –un record de ese teatro de operaciones que jamás fue superado–. La competición entre 'Sully' Varnell y Green por ocupar el primer puesto de la lista de ases de caza de la Decimoquinta hacía que existiese una sana rivalidad entre los dos pilotos. Sin embargo, Green superó en una victoria a su rival derribando su decimosexto aparato enemigo durante este misión sobre Ploesti.

El 24 de junio los campos petrolíferos de Ploesti eran otra vez el objetivo. En esta ocasión los pilotos norteamericanos derribaron cinco aviones enemigos, aunque en esta ocasión perdieron un P-51.

El 31º siguió consiguiendo una buena cosecha de victorias contra la Luftwaffe, ya que el 26 de junio, el Cte. Sam Brown y su punto se enfrentaron a otros 50 cazas enemigos durante una misión de escolta a los bombarderos. Esta vez Brown derribó cuatro y causó daños a dos, pero lo que es más importante, logró desbaratar el cuidadosamente orques-

tado ataque de los Jagdflieger contra los bombarderos. Igual que la mayoría de los pilotos de caza norteamericanos, Brown sabía muy bien que una vez los alemanes eran obligados a dispersarse, no sólo eran presas más fáciles para los aviones de escolta, sino que de uno en uno o en grupos de dos eran una amenaza mucho menos peligrosa para las formaciones en caja de los bombarderos.

El 28 de junio el 325º encontró una fuerte oposición enemiga cuando escoltaba a los bombarderos hasta Bucarest al enfrentarse al ataque de unos 50 cazas. Durante la refriega que siguió, los 'Colas a cuadros' demostraron su coraje derribando 17 cazas enemigos sin sufrir ninguna baja en sus filas.

El 6 de julio 'Sully' Varnell llegó a la cumbre de su carrera como piloto de combate consiguiendo derribar a tres aparatos enemigos sobre la zona de Ploesti, elevando su total a 17 victorias, dos Estrellas de Plata y dos DFC. Varnell, fue transferido poco después de vuelta a los Estados Unidos para entrenar a nuevos pilotos, moriría trágicamente la primavera siguiente en un accidente de vuelo en Florida.

A pesar de que los Grupos de P-51 se encontraban con un importante número de cazas enemigos en algunas misiones, eran más que capaces de enfrentarse con ellos y continuaron acumulando victorias. Desgraciadamente, durante el otoño, la lluvia y las nubes bajas conspiraron para mantener en tierra a toda la Decimoquinta Fuerza Aérea durante días y días. Por esta razón, la Luftwaffe y la RSI (República Social Italiana) no sufrieron un índice de bajas tan alto como el de las unidades de la Jagdwaffe desplegadas en el Oeste de Europa.

El 22 de julio de 1944 la Decimoquinta se dispuso a emprender una arriesgada misión: una expedición de ataque formada totalmente por cazas con destino a Rusia. El 31º fue el encargado de la escolta proporcionando 58 P-51 para proteger a 76 P-38 del 82º FG más algunos F-5 del 5º Grupo de Reconocimiento Fotográfico. Esta misión expedicionaria, cuyo nombre en clave era Frantic III, al igual que otras con destino a Rusia, había sido planeada a decenas de miles de kilómetros de distancia, en el Pentágono, lejos de los barrizales de las bases de los cazas en Italia. Además, esta misión en concreto tenía un propósito adicional. Se habían recibido informes de inteligencia sobre una base de la Luftwaffe situada en el Suroeste de Polonia en los que se informaba de la presencia de varios cazas norteamericanos ligeramente dañados, repintados con emblemas alemanes. Estos aviones habían sido vistos siguiendo a formaciones de bombarderos pesados, y por lo tanto aquella base, Mielec, debía ser atacada y todas sus instalaciones y los aviones que se encontrasen en ella destruidos.

Tan importante se consideraba esta misión que el General de Brigada Dean 'Doc' Strother, jefe del Ala de caza 306, se unió a la formación principal a bordo de un P-51 cuando despegó con destino a Poltava, en Ucrania, el día 22. En Poltava, el General Strother se entrevistó con el General de División Permonoff, jefe de las fuerzas rusas desplegadas en la zona, y con el General de División Bob Walsh, Agregado militar norteamericano en Moscú. El objetivo principal debía ser atacado el día 25, y a pesar de las objeciones soviéticas (que ya se habían previsto), los norteamericanos tenían órdenes de realizar la misión sin importar lo que sus aliados intentasen hacer para retrasarla.

Durante el briefing previo a la misión, los pilotos, que fueron cuidadosamente instruidos sobre algunos detalles poco habituales, compren-

dieron el riesgo de perderse sobre la vasta extensión del interior de Rusia –Mielec esta situada a unos 1.000 kilómetros al Oeste de Poltava–. Entre los puntos que debían absorber su atención para realizar esta salida, estaba el hecho de que los mapas rusos eran inexactos, los radares locales no eran muy fiables, no se disponía de estimaciones sobre los aviones enemigos presentes en la zona del objetivo, y las líneas del frente eran fluidas. También se indicó a los pilotos norteamericanos que debían evitar a todos los aviones rusos, y en el caso de ser atacados debían entablar combate con sus 'aliados' con rapidez y eficacia.

Las operaciones de despegue y reunión se llevaron a cabo sin problemas, y con los P-51 volando como techo de protección, los Lightnings emprendieron la ruta hacia el objetivo volando a baja cota. Sin embargo, los P-38 no consiguieron atacar el objetivo más jugoso, ya que en aquel momento Mielec era la base temporal de la Stukageschwader mandada por el legendario Hans Ulrich Rudel. Poco antes de que apareciese la fuerza norteamericana, habían despegado las tres Staffeln que componían un Gruppe de Ju 87. Como el aeródromo parecía desierto, el Cte. Sam Brown, jefe del 307º FS, ordenó efectuar un ataque virando a la izquierda, y allí, directamente debajo, estaba una columna motorizada alemana. Dieciséis P-51 ametrallaron el convoy, dejando a muchos vehículos ardiendo y un gran número de soldados de la Wehrmacht muertos. Entre sus presas se contó un Ju 52, que se puso delante de los visores de puntería del Tte. Jim Brooks y fue derribado inmediatamente.

Los Mustangs del 307º habían atacado objetivos en Rumania antes de llegar a Rusia durante el viaje de ida de la misión, y para cuando la unidad hubo regresado a su base de San Severo el día 26, su registro se había elevado a más de 40 aviones derribados, además de las tropas y los vehículos alemanes destruidos –motivo por el cual el resultado de la Operación Frantic III fue la concesión al 31º FG de su segunda Citación como Unidad Distinguida–. En la columna del debe de la Operación el coste de la misión había sido elevado: 10 P-51 y 20 P-38 habían sido abatidos, nueve de estos últimos reclamados por los Bf 109G del 9º Regimiento de Caza rumano, sin haber sufrido bajas a su vez.

El mes de julio terminó con otra misión contra Ploesti el día 28. Esta vez el 31º de Leland Molland ocupó los titulares consiguiendo la victoria número 1.000 del Ala de Caza 306, pero aquel mes había sido muy duro para la Decimoquinta AAF, ya había perdido en combate la pasmosa cantidad de 318 bombarderos. Esta cifra de bajas fue la más elevada de las que tuvo que encajar las Decimoquinta durante la II Guerra Mundial.

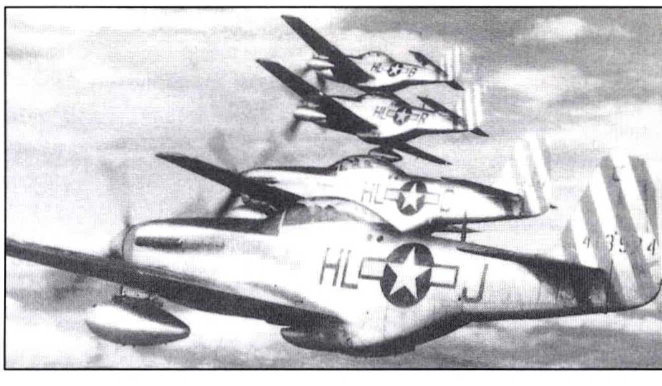
Uno de los 'derribos' más desafortunados de este período fue debido a un error de identificación ocurrido el 30 de julio. El Cte. Ernest Shipman fue la víctima cuando su P-51 fue derribado cerca de Budapest por un P-38. Shipman, que en aquel momento tenía siete victorias en su haber, pasó el resto de la guerra como prisionero de guerra.

Las bajas de pilotos de caza durante la mayor parte del mes de julio habían sido menores que las sufridas por los grupos de bombarderos, pero

El Tte. Jim Brooks del 307º FS en una típica pose de la 'soleada Italia' sobre el ala de su P-51D personal (que estaba bautizado con el insólito nombre de February–febrero), sobre el cual se aprecian parte de las marcas de sus 13 victorias. Brooks fue el segundo piloto que más victorias obtuvo del escuadrón, dos victorias por detrás de Sam Brown. Desgraciadamente para el Estado Mayor de la AAF, Italia solía ser totalmente decepcionante en lo que se refiere a un tiempo adecuado para volar, hecho que redujo el esfuerzo de bombardeo y por consiguiente alargó la guerra en la que siempre fue una zona de operaciones difícil.



cuando eran derribados hombres expertos, sus bajas eran profundamente dolorosas. El 31 de julio, el 52º FG no sólo perdió a dos de sus pilotos –uno de ellos era casi un as– sino también sus respectivos P-51B por otra equivocación. El Tte. Edmund Gubler y el Tte. Dennis Riddle, que formaban parte del 2º FS, estaban enzarzados en un combate aéreo contra los Bf 109 entre las espesas nubes que cubrían la zona de Ploesti aquel día. Cuando aparecieron los cazas alemanes, Gubler y Riddle se separaron del resto de su escuadrón. Este último, que tenía en su haber cuatro victorias, localizó un Bf 109 y se lanzó en su persecución entrando y saliendo de las nubes, perdiendo de vista a Gubler. Al aparecer Riddle de pronto saliendo de una nube, su punto disparó casi por reflejo, al confundir a su amigo con el alemán. Con su motor en llamas, Riddle no tenía otra opción que saltar desde muy poca altitud, y su paracaídas apenas tuvo tiempo de abrirse antes de que llegase al suelo. A pesar de que consiguió aterrizar sin daños, quedó sorprendido al ver que el avión de Gubler aterrizaba en un campo cercano, para intentar recogerle. Con el pequeño Gubler apretado a su lado, Riddle puso el motor Merlín a toda potencia para despegar. Pero en lugar de rodar por el campo, el Mustang se clavaba cada vez más en el terreno blando, hasta el punto que la hélice tocó el suelo y el P-51 capotó quedando en posición invertida sobre el suelo. Tras salir como pudieron, abriéndose paso a través de la cúpula de plexiglás, ambos pilotos fueron capturados por los alemanes, siendo liberados en 1944 por el Ejército Rojo de un campo prisión de Bucarest.



Una formación de cuatro aparatos del 308º FS, con las franjas rojas distintivas del 31º FG es puesta a prueba por un cámara de la USAAF a principios de 1944.
El 31º, al igual que otros Grupos de P-51 del Teatro de Operaciones del Mediterráneo, estaba equipado principalmente con aparatos del modelo 5 que no llevaban una aleta dorsal en el empenaje de cola.
El 'HL-C', alias OKaye, era la montura del Capt. Leland Molland, as con un registro de 10,5 victorias, que consiguió las cuatro primeras a bordo del Spitfire Mk VIII; mientras que el avión más próximo a la cámara (44-13504) está pilotado en esta ocasión por el Capt. Jack Smith, as con cinco victorias. Irónicamente, este P-51D llevaba el nombre de 'OK', y más adelante fue derribado cuando su código fue cambiado por el de 'HL-L' y rebautizado con el nombre de Smokey.

Tras otro ataque contra Ploesti el 10 de agosto, con el comienzo el día 15 de la invasión del Sur de Francia, se produjo un ligero cambio en la dirección del esfuerzo de los grupos de caza y de bombarderos. Escoltados por los Grupos de P-51 y P-38 con base en Italia, los bombarderos pesados ablandaron la zona de invasión entre los días 12 y 16. Cuando las tropas hubieron tomado las playas, las unidades aéreas volvieron a sus misiones rutinarias, que para la Decimoquinta significaba seguir castigando Ploesti.

Rumania estaba en medio de la dirección de avance del Ejército Rojo y después de dos incursiones de bombardeo más, el 17 y el 19, quedaron para siempre fuera de la lista de objetivos de la AAF.

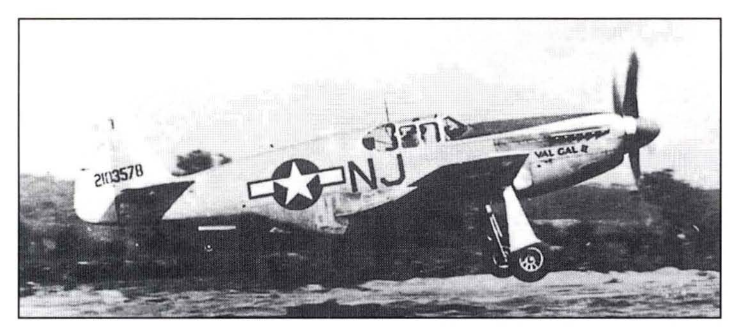
Para precipitar el fin del Tercer Reich, la Decimoquinta AAF prestó su apoyo material a los rusos manteniendo fuera de juego a la Luftwaffe. El 31 de agosto 48 P-51 del 52º FG atacaron el aeródromo de Reghin en Rumania, logrando nueve victorias en el aire frente a la pérdida de tres de sus P-51. Además, los cazas norteamericanos destruyeron en tierra 60 aviones enemigos, lo cual valió al 52º su segunda citación como Unidad Distinguida.

En septiembre los pilotos de P-51 estuvieron ocupados atacando más objetivos terrestres, realizando salidas contra Yugoslavia para atacar Ecke e Ilandza, así como operaciones de caza libre sobre Grecia, donde el día 15, el 325º derribó dos Ju-52. Durante aquel mes, los Mustang sólo conseguirían derribar diez aviones enemigos más.

El 29 de agosto se produjo un incidente poco corriente cuando el 4º FS escoltaba a los B-17 y B-24 a Checoslovaquia. Descendiendo para efectuar los acostumbrados ataques sobre cualquier objetivo de interés que pudiesen encontrar, los pilotos descubrieron un aeródromo en el que estaban estacionados unos 100 aviones de transporte Me 323, que los norteamericanos procedieron a acribillar sistemáticamente hasta agotar las municiones. Dos días después se presentó una oportunidad inesperada de terminar el trabajo. El Cte. James Tyler, jefe del 4º FS, volaba sobre la misma zona al frente de una patrulla de cuatro P-51 y atacó a los Me 323 que seguían intactos, observando que el resto había sido amontonado en un enrome montón de chatarra. Después, la patrulla de Tyler atravesó la frontera de Hungría para atacar un nudo ferroviario sin protección. Como ya les quedaban pocas municiones, los P-51 se disponían ya a regresar a su base, cuando el Tte. Fred Straut localizó un tren en movimiento. Tras solicitar y recibir permiso para efectuar una pasada de ametrallamiento, Straut y su punto, el Tte. Charles Wilson, descendieron hacia el tren. La conocida y probada técnica de 'machacar' trenes consistía en neutralizar la locomotora haciendo estallar su caldera y después destruir uno de cada diez vagones. Invariablemente con esto todo el tren quedaba destrozado, y en la mayoría de las ocasiones hacía que se incendiase. Cuando estaba a punto de abrir fuego contra el décimo vagón, Wilson vio que la locomotora lanzaba una enorme nube de vapor al abrir desesperadamente el maquinista las válvulas para dar la impresión de que la caldera había estallado ya. Pero Wilson no se dejó engañar. Descendió hasta 75 pies y envió 200 disparos de munición perforante a la cabina de la locomotora.

Esta vez sí que explotó la caldera –algo demasiado espectacular para el Mustang que se movía a la velocidad del rayo–. Fragmentos tan letales como la metralla fueron lanzados al aire alcanzando el sistema de refrigeración del avión de Wilson y quemando la fibra que recubría los alerones y las superficies de control de la cola. Intentando ganar altura, su P-51 alcanzó los 5.000 pies donde Straut podía ver el estado del aparato. No era nada bueno. El motor se había incendiado ya, y cuando las llamas empezaban a llegar a la cúpula Wilson decidió lanzarse en paracaídas.

Se preparó, cerró los interruptores de la radio y del motor y, cuando estaba a punto de salir de la cabina, el fuego se extinguió. Wilson volvió a entrar en el avión, habló por radio con Straut y optó por efectuar un aterrizaje forzoso con la panza del avión en un campo despejado que tenía delante. Ya a salvo en tierra, después de haber evitado romperse la cabeza contra su visor de puntería, Wilson esperó. Poco antes de cerrar el interruptor de su radio, el Cte. Wyatt Exum, el cuarto piloto de la patrulla, le había dicho: -Charlie, voy a bajar a recogerte.- Haciendo honor a su palabra Exum, que realizaba su primera misión con el 52º tras un turno de servicio en el Pacífico, hizo un aterrizaje perfecto. Pero la rueda de cola de su aparato se atascó en una zanja de drenaje cuando terminaba de virar, y no podía girar para colocarse de cara al viento para despegar. Colocando su espalda debajo de la cola del avión, Wilson lo levantó y consiguió liberarlo. Exum puso el motor a toda potencia y Wilson trepó a bordo mientras le silbaban en los oídos los disparos de las tropas motorizadas alemanas que habían llegado rápidamente donde estaba el avión. Tyler había ametrallado a estos recién llegados, pe-



Sin duda arrebatando el honor a algún Coronel o Capitán de Grupo, un modesto teniente de la Marina aterriza con todo cuidado en el Sur de Francia, y se convierte en el primer aviador aliado que aterrizaba en esa región desde 1940, tras el desencadenamiento de la Operación Dragoon. La invasión del territorio francés controlado por el gobierno de Vichy a mediados de 1944. El piloto del Mustang del 111° TRS, con el nombre de Val Gal II, se vio obligado a aterrizar por llevar la cúpula suelta.

ro no había logrado hacerles desistir de su empeño. Los dos hombres tiraron los paracaídas para tener espacio donde colocarse y se acomodaron lo mejor que pudieron en el aparato. Wilson, agachado detrás de su salvador, actuó literalmente como el guardián de una diligencia del viejo Oeste norteamericano disparando por encima de Exum con su pistola del calibre 45 contra los alemanes mientras éste se disponía a despegar. Sin embargo, sin dejarse impresionar por la puntería de su pasajero ¡Exum se alegró cuando su colega tiró por fin la pistola!

Ascendiendo a 12.000 pies con el Cte. Tyler volando junto a él, el Mustang con dos pilotos continuó ascendiendo hasta 25.000 pies para entrar en el alcance de 'la gran verja', la estación de radar de aproximación situada cerca de Ancona. Exum recibió un vector hacia su base pero, aunque en aquellos momentos el sobrecargado Mustang estaba ya casi sobre el Adriático, el combustible que le quedaba era escaso. En lugar de arriesgarse a aterrizar en Yugoslavia, los pilotos prefirieron apostar por intentar llegar a su base, consiguiendo llegar cuando apenas les quedaban vapores de combustible en el depósito para apagar el motor Merlin. Posteriormente el Cte. Exum recibió la Estrella de Plata por el rescate de Wilson.

El Col. Ralph J. 'Doc' Watson había estado al mando del 5° FS del 52° FG desde junio de 1944. Tras haber pilotado los P-38, se había adaptado muy bien al p-51, y en 12 de octubre estaba al frente del Grupo realizando un ataque a baja cota contra el aeródromo de Seregeyles, en Hungría, a unos 650 kilómetros de su base. Toda la escuadrilla había descendido a la altura de los árboles en unas condiciones meteorológicas casi ideales, y al llegar a la zona del objetivo Watson comprobó que los P-51 habían conseguido una sorpresa total.

Los Mustangs de cola amarilla procedieron a arrasar el campo, derribando a los cinco aviones que fueron capaces de despegar cuando los cazas norteamericanos aparecieron con sus motores rugiendo a toda potencia sobre la base. Todos los P-51 regresaron su base a salvo, aunque algunos sufrieron daños por los disparos enemigos, entre ellos el de Watson.

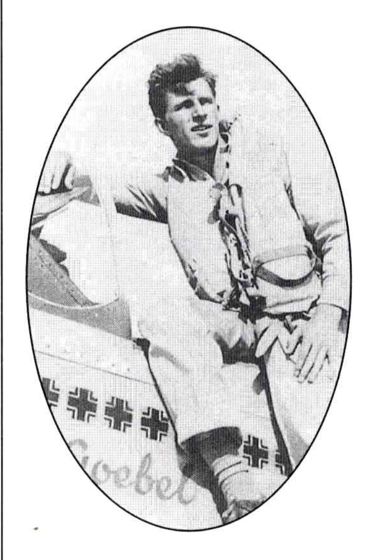
En un intento de última hora de conseguir con la calidad lo que ya no podía conseguir con la cantidad, la Luftwaffe tenía ahora un caza que podía resultar letal para las fuerzas aéreas aliadas en el turborreactor Messerschmitt Me 262, introducido a última hora para tratar de conseguir al menos una superioridad aérea local. Según lo indicado por numerosos informes y avistamientos, estaba claro que sus prestaciones eran superiores a las de todos los cazas aliados de motor de pistón. En consecuencia, hasta el 22 de diciembre ninguno había sido derribado por ningún caza de la Decimoquinta. Esta situación cambió cuando los pilotos del 31° FG, Ttes. Eugene McGlauflin y Roy Scales, derribaron un Me 262 cuando escoltaban un avión de reconocimiento fotográfico sobre Alemania. Esta tarea no era, precisamente, la que más gustaba a los pilotos, pero los hasta entonces inmunes Mosquitos se enfrentaban ahora a la seria amenaza del Me 262, al que había que enfrentarse con los mejores cazas convencionales entonces disponibles.

No había ninguna duda de que el Me 262 era 'la onda del futuro'. Por buenos que fuesen el P-51 y otros cazas de motor de pistón, los motores de turbo reacción y las alas en flecha había dejado ya obsoletos a los aviones de combate convencionales. Los P-51 se enfrentaron con los Me 262 en muchas ocasiones, pero la experiencia del 370º FG, que se había transformado de los P-38 durante los meses de enero-febrero de 1945, era un ejemplo típico de muchas de las escaramuzas en las que participaron Mustangs y reactores. Pilotos como Marion Owens, Glen Caldwel y Ian Mackenzie dispararon contra el Me 262 que anotaron como 'dañados' en sus registros, mientras que Richard Stevenson consiguió apuntarse la mitad de una victoria por el derribo de un Me 262, pero ningún piloto del 370º FG consiguió una victoria confirmada sobre un reactor. Todos ellos, al igual que otros pilotos de P-51 admitían que era más dudosas las reclamaciones de 'probable' o 'dañado' referidas a un reactor que con respecto a los cazas convencionales. Afortunadamente para los aliados, la industria aeronáutica alemana hacía mucho tiempo que estaba casi paralizada por la escasez de materiales, las interrupciones en la fabricación y la drástica reducción del adiestramiento de conversión de los pilotos, con el resultado de que el programa del caza a reacción, que parecía tan prometedor, estaba fatalmente comprometido. Enviando a los Me 262 al frente antes de haber sido totalmente probados (en especial en cuanto a la fiabilidad del motor), la Luftwaffe perdió cualquier ventaja que pudiera haber conseguido en otro caso, pero a finales de 1944, no tenía alternativa.

El mes de enero de 1945 trajo el peor tiempo que jamás había azotado antes el continente Europeo, lo cual redujo drásticamente las operaciones aéreas aliadas en todo el frente.

En marzo no se produjo un aumento apreciable de la oposición aérea al predominio aéreo aliado, mientras el Tercer Reich era obligado a ceder sistemáticamente su territorio, aplastado entre los enormes ejércitos que avanzaban desde el Este y el Oeste. Siguiendo una directiva general de situar a los cazas de la Decimoquinta AAF lo más cerca posible de la acción que todavía quedaba, el 31º FG fue trasladado a Mondolfo el día 3.

El día 22, el Capt William Dillard (6 victorias) perteneciente al 31º FG derribó un Me 262, el primero que era abatido por un piloto de la Decimoquinta Fuerza Aérea desde el anterior mes de diciembre. Sobre Ruhland se produjeron un número estimado de 25 a 30 encuentros con Me 262, y cinco de ellos fueron reclamados como dañados. El Col. William Daniel, que entonces era jefe del 31º, derribó otro Me 262 dos días después sobre Berlín cuando los Mustangs del grupo regresaban a su base habiendo conseguido derribar cinco cazas a reacción. Otros tres reactores habían sido derribados también por los pilotos del 332º FG formado totalmente por personal de color, concretamente los Ttes. Roscoe Brown, Robert W. Williams y Samuel Watts. Los cuatro escuadrones de este Grupo se habían forjado ya una envidiable reputación no sólo por su pericia en el combate, sino también por su eficacia en la escolta a bombarderos; así pues, el 24 de marzo los bombarderos pesados estaban bien protegidos cuando la Decimoquinta AAF emprendió su misión más larga de la guerra. A pesar de que desde sus bases en Italia, la distancia de ida y vuelta a Berlín era de casi 2.600 kilómetros, los tripulantes de los bombarderos pudieron alegrarse al ver que los Mustangs



Esta imagen del as con 11 victorias en su haber Tte. Bol Goebel es una de las clásicas instantáneas de los corresponsales de guerra en la que está sentado sobre el borde de la cabina de su P-51D Flying Dutchman perteneciente al 31° FG. Las marcas de victorias hablan por sí mismas, aunque en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo, la publicidad que se daba a semejante destreza a los mandos de un avión de caza no era tan grande como en otras zonas de operaciones. En Italia había un número reducido de corresponsales de guerra, y por lo tanto se hacía poca publicidad de las unidades de combate de la Decimoquinta Fuerza Aérea.

de cola roja estaban firmes en su puesto para protegerles de la Luftwaffe durante toda la duración de la misión.

El 25 de marzo, los bombarderos pesados de la Decimoquinta Fuerza Aérea atacaron objetivos situados en la capital checa, Praga, y cuando el último bombardero puso rumbo de regreso a su base, la guerra estratégica en el frente del Sur desde las bases de Italia se dio por terminada. Ya quedaba poco para bombardear.

Sin embargo continuaron efectuándose salidas de caza. El 31 de marzo la marca a alcanzar era la de 35 victorias aéreas, siendo el 31º con 20 el que ocupaba la primera posición, así como el registro más alto del Teatro de Operaciones del Mediterráneo con un total de 567 victorias. Mientras tanto, el 332º conseguía 13 victorias más durante su día más productivo. El 2 de abril tres aviones enemigos eran derribados por el 325º, el mismo día que el record de salidas efectuadas por el Decimoquinto Mando de Caza en un período de 24 horas quedaba establecido en 409.

Los 'Colas a cuadros' volvieron a superar su marca el 11 de abril con una victoria sobre el magnífico bombardero a reacción Arado Ar234 Blitz y el día 18 el grupo conseguía la 12ª y última de las victorias de la Decimoquinta AAF contra los Me 262. Durante los ataques a cargo de los bombarderos a reacción alemanes del 11 de abril, el 52º FG se anotó el derribo del primer aparato que era abatido sobre el Norte de Italia (la Luftwaffe había desplegado varios Ar 234 en aquella zona, fundamentalmente para realizar vuelos de reconocimiento a alta velocidad.)

El 15 de abril, los bombarderos pesados de la Decimoquinta AAF lanzaron una enorme operación de bombardeo táctico, en la que participaron nada menos que 1235 B-24 y B-17 escoltados por 586 cazas, contra toda la extensión del territorio que quedaba en poder del enemigo. Al igual que prácticamente todas las unidades de caza aliadas, para la Decimoquinta la guerra no iba a terminar en una serie de batallas aéreas en las que el enemigo combatiese 'hasta el último cartucho', sino en una caza implacable de una presa esquiva, aunque todavía agresiva, y con una interminable serie de salidas contra miles de objetivos que seguían siendo peligrosos cuando todavía estaban defendidos por baterías antiaéreas.

Alrededor del 24 de abril, el 52º realizó el segundo cambio de base de su período con los Mustangs ocupando Piagiolino, y al día siguiente el Grupo se unió al 'Clan de los Colas a Cuadros' para llevar a cabo una misión de ametrallamiento a tierra. Aquel día fue también la última vez que los bombarderos cuatrimotores de la Decimoquinta AAF despegaron para operar en combate.

Cuando el 8 de mayo los alemanes capitularon, los escuadrones de caza aliados equipados con tipos de avión de corto alcance operaban ya desde varios aeródromos situados dentro del territorio del Reich, prueba absoluta del carácter total de la derrota. La parte que el advenimiento del P-51 había desempeñado a favor del predominio aliado sobre las potencias del Eje había sido tan importante que es difícil de sobreestimar. En términos económicos el caza de North American fue también una excelente inversión. En 1944 el coste de cada ejemplar era de 51.572 dólares, el tercer caza más barato adquirido por la AAF, después del P-40 y el P-39, pero en1945 el precio de cada unidad había bajado a 50.985 dólares, convirtiéndole en el más barato.

LOS CAZAS DE "COLAS ROJAS"

De los cuatro Grupos de caza de la Decimoquinta Fuerza Aérea equipados con Mustang, sólo uno no produjo oficialmente ningún as. Además, según un informe oficial, esa misma unidad consiguió menos victorias sobre los aviones enemigos que las otras tres. Se trataba del 332º FG, única unidad de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos compuesta totalmente por personal de color. Estos escuetos y muy selectivos 'hechos' son todavía la imagen común de la unidad. Pero a pesar de ello, en muchos aspectos, no sería injusto describir al 332º como el Grupo de caza equipado con Mustangs de mayor éxito en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo.

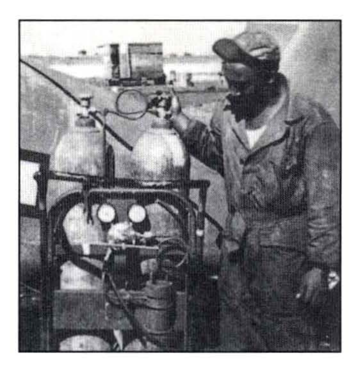
Las actitudes predominantes eran hostiles a cualquier idea de emplear pilotos negros, ya que en un informe reservado de la Escuela de Guerra fechado en 1925 se consideraba a la raza negra como mentalmente inferior, inmoral y como 'un atajo de cobardes de piel oscura'. Cuando se admitió a pilotos negros para ser adiestrados, fue como consecuencia de una medida política de conveniencia, y muchos jefes superiores del ejército eran fanáticos racistas que esperaban, e incluso deseaban, que el llamado experimento Tuskegee fracasase. Querían que fracasara, y por ello negaron al 332º FG toda oportunidad de destacar.

Debido a que el Cuerpo de Aviación del Ejército no había tenido pilotos negros antes de 1942, y a que no se les permitía volar en unidades de caza formadas por personal blanco, los escuadrones negros no podían tener ningún núcleo de pilotos experimentados en torno al cual formarse. El Grupo fue la última unidad de la Decimoquinta Fuerza Aérea en recibir Mustangs, y se le asignaron menos misiones que a sus rivales, razón por la cual se encontraron con menor número de aviones enemigos. Muchas victorias reclamadas por pilotos negros fueron rechazadas o rebajadas de categoría, y las evidencias parecen demostrar que aquellos pilotos de la unidad que conseguían un número considerable de victorias eran rápidamente enviados de vuelta a casa antes de que llegasen a convertirse en ases, con la consiguiente (y no deseada) publicidad.

Lo cierto es que muchos hombres de color acudieron en masa a la llamada de su país, decididos a hacer lo que exigía su deber patriótico, incluso por un país que les odiaba. Uno de los pilotos más destacados del Grupo Tuskegee, Lee Archer recordaba después que: "Muchas veces sentía que era irónico el que estuviésemos combatiendo contra un país fascista del lado de otro que, en nuestra estimación, era casi igual de malo. Uno se preguntaba si merecía la pena, pero yo estaba convencido que Hitler y Alemania representaban un riesgo mayor para nosotros, la gente de color, que el racismo norteamericano. Era un racismo de un tipo más violento, y yo estaba totalmente dispuesto a hacer todo lo que pudiese para detenerlo. Siempre pensé, que cuando aquello terminase, ellos cambiarían".

El joven 2º Tte. Luke Weathers (a la derecha de la imagen) discute con otros pilotos alumnos la ruta de su próximo vuelo. Esta fotografía de pose fue tomada en la base aérea del Ejército de Tuskegee a finales de 1942 cuando el 332º FG, compuesto totalmente por personal de color, se dedicaba a un intenso adiestramiento en los cansados por el combate P-40 antes de ser asignado al Teatro de Operaciones del Mediterráneo pocos meses después.





La actuación del 332º despertó muchas críticas de algunos oficiales superiores intolerantes, tanto en el mismo Teatro de Operaciones como en el Pentágono, pero un estudio detallado de las estadísticas operativas revela que el Grupo igualó, o incluso superó, a otras unidades de caza de la Decimoquinta lo que se refiere a la eficacia de sus misiones.
El único aspecto en que la destreza de los 'Colas Rojas' era inferior a la de las demás unidades era en el mantenimiento de los aviones; y esto era debido fundamentalmente a la falta de experiencia de sus tripulaciones de tierra, compuestas también por personal de color, que se habían formado en tipos de caza menos sofisticados como el P-39 y el P-40.

Pero no es el caso que sea necesario hacer una lectura más generosa de la historia de los aviadores de Tuskegee; su registro habla por sí mismo y no necesita ni explicación ni excusa. Si se comparan las unidades de Mustang de la Decimoquinta Fuerza Aérea sólo a lo largo del período durante el cual el 332º FG estuvo equipado con el P-51, el registro de la unidad puede soportar el examen más escrupuloso. Ente agosto de 1944 y abril de 1945, por ejemplo, el 332º se anotó bastante más de la cuarta parte del total de victorias conseguidas por los cuatro Grupos a pesar de haber realizado menos misiones y de haber tenido menos encuentro con aviones enemigos.

El único aspecto en el que había una discrepancia notable entre el 332º y los demás grupos que operaban en el Mediterráneo, era el del mantenimiento. La estricta segregación racial hacía imposible disponer de un núcleo de mecánicos experimentados (blancos), de modo que, igual que ocurría con los pilotos, los tripulantes de tierra eran casi todos recién graduados de las escuelas de adiestramiento que estaban empezando a adquirir el grado de experiencia que se podía dar por supuesto en el resto de la fuerza aérea. Había muy pocos norteamericanos de color que tuviesen una formación y experiencia previa como mecánicos antes de unirse al Cuerpo de Aviación, pero su moral y su motivación eran altas. Las estadísticas parecen indicar que el 332º mantuvo un porcentaje de operatividad del 85% lo cual se aproxima al 88,6% de los grupos compuestos por blancos.

Incluso si el registro de aviones enemigos derribados por el grupo hubiese sido menos impresionante, la unidad podría preciarse de ser la unidad de Mustangs más eficaz. El interés del público por los ases y los combates de caza contra caza ha hecho olvidar, en cierta medida, el hecho de que el cometido principal del P-51 era proteger a los bombarderos de la USAAF, y asegurar que estos alcanzasen sus objetivos y regresasen a sus bases a salvo. Y de entre todos los Grupos de caza de la USAAF, el 332º puede enorgullecerse de no haber perdido jamás un bombardero de cuantos fueron puestos bajo su cuidado.

Esto fue un logro extraordinario, que se debió, en no poca medida, a la férrea disciplina impuesta por el carismático jefe del Grupo, Benjamin Davis, que había inculcado a sus pilotos que su deber era proteger a los bombarderos y no perseguir a los Messerschmitts y a la gloria. –'Con demasiada frecuencia los cazas dejaban solos a los bombarderos para lanzarse en persecución de los cazas enemigos y de la gloria personal. Davis decía que, "Vuestro trabajo consiste en mantener a los cazas enemigos lejos de los bombarderos. Vuestro trabajo no consiste en derribar cazas enemigos y convertiros en ases'–, recordaba Woodrow Crockett. El respeto que Ben Davis inspiraba a sus hombres era tal, que muchos de sus fogosos jóvenes pilotos ni siquiera habrían soñado con desobedecer sus ordenes.

Inicialmente se creó como experimento un sólo escuadrón de caza negro, el 99º, que fue enviado al Norte de África donde se le equipó con P-40 para realizar misiones de ataque a tierra y de bombardero en picado. La unidad comenzó sus operaciones en junio de 1943, siendo posteriormente transferida al 79º FG. El jefe del escuadrón, Tcol. Benjamin O. Davis, recibió la orden de asumir el mando del 332º FG en octubre de 1943.

El 332º se activó en la base de aviación del Ejército de Tuskegee el 13 de octubre de 1942 con los escuadrones de caza 100º, 301º y 302º como unidades componentes.

Sus operaciones de combate a bordo de los P-47 dieron comienzo el 7 de junio con una operación de caza libre a cargo de 32 aparatos sobre la zona de Ferrara-Bolonia. El grupo se anotó sus primeras victorias durante su tercera misión, un vuelo de escolta a bombarderos con destino a Munich. Los P-47 duraron poco tiempo en la dotación del 332º FG, ya que a finales de junio empezaron a recibirse los P-51B y C. Aquellos Mustangs eran de segunda mano, pero el Grupo no perdió tiempo para aplicarles sus distintivos –el empenaje de cola y la ojiva de la hélice pintadas de rojo, con franjas en el morro diferentes para cada escuadrón– y las salidas con los P-51 comenzaron el 6 de julio.

Finalmente, el 28 de junio de 1944, el pionero 99º FS se unió al 332º FG en su nueva base de Ramitelli, junto a la costa del Adriático. El traslado no fue universalmente popular entre los veteranos curtidos en combate del 99º, que consideraban a los del 332º como unos recién llegados inexpertos, y veían su traslado del 79º FG, compuesto por personal blanco, como una expresión más de la segregación racial.

El Grupo escoltó a los B-17 en una misión contra instalaciones ferroviarias el 12 de julio de 1944. El Capt. Joseph Elsberry estaba al mando de la misión, y fue el primer piloto negro que consiguió anotarse tres victorias, y tres victorias en una sola misión con el P-51.

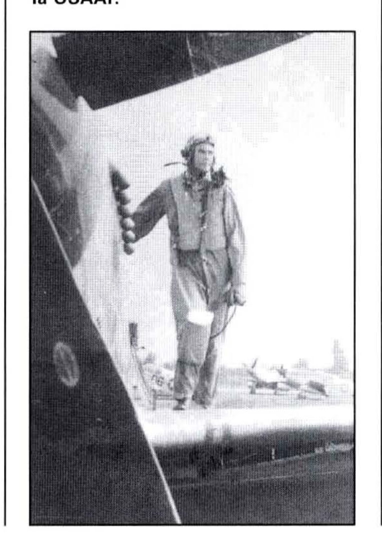
La primera visita del 332º a Ploesti tuvo lugar el 13 de julio. Las primeras ofensivas contra los campos petrolíferos rumanos habían resultado extraordinariamente costosas, debido a que la zona estaba plagada de baterías antiaéreas y protegida por la flor y nata de las unidades de caza alemanas y rumanas. Incluso había generadores de humo, capaces de envolver toda la zona con una espesa niebla artificial.

El 16 de julio fueron derribados dos Macchis durante una operación de caza libre sobre Viena, cuando los Ttes. Alfonso Davis y William Green interceptaron a los cazas italianos cuando intentaban atacar a un B-24 rezagado al que los aviadores de Tuskegee escoltaban de regreso a su base. En aquella etapa de la guerra Italia ya se había rendido, y los dos Macchis pertenecían a la Fuerza Aérea de la nueva República Social Italiana que se había establecido en la parte Norte del país. Los pilotos alemanes con los que se enfrentaron al día siguiente no corrieron una suerte mucho mejor. Tres (de un total de diecinueve) cazas enemigos intentaron atacar a los bombarderos del Ala de bombardeo 306, pero fueron rápidamente derribados por los Ttes. Robert y Luther Smith, y por el Tte. Lawrence D. Wilkens.

El 18 de julio de 1944, el Tte. Clarence 'Lucky' Lester derribó tres Bf 109, hecho que le valió ser condecorado con la DFC. Las victorias de Lester formaban parte de las 11 que el Grupo consiguió aquel día, incluyendo dos logradas por Jack Holsclaw. Esta misión era la primera en la que participaban juntos los cuatros escuadrones, pero tres de los pilotos del Grupo fueron declarados desaparecidos y un B-24 fue derribado por la artillería antiaérea.

Durante una misión de escolta con destino a Friedrichshafen el 19 de julio, el 332º derribó cuatro cazas enemigos más, entre lo que se contaba la cuarta victoria confirmada para Josheph Elsberry, que se convirtió en el máximo anotador del grupo. Lee Archer, que más tarde superaría a Elsbery, logró su segunda victoria persiguiendo a un aparato enemigo hasta que chocó con la ladera de una montaña.

Las unidades de caza de más éxito de la USAAF durante la II Guerra Mundial tenían todas algo en común: un jefe enérgico y respetado que volaba junto a sus pilotos en prácticamente todas las misiones. El 332º tenía la suerte de contar con un hombre así en la persona del Col. Benjamin O. Davis, que ya se había distinguido en combate sobre el Norte de África con el 99º FS, también formado por personal de color, en 1943, antes de asignársele el mando de los 'Colas Rojas'. Impuso una férrea disciplina e inculcó a sus pilotos que la protección de los bombarderos era su única misión en la vida, una misión que el 332º cumplió siempre mejor que cualquier otro Grupo de la USAAF.



El 25 de julio, durante una misión de escolta contra la Fábrica de Tanques Herman Göring, en Linz, las cosas fueron mal. El grupo perdió dos Mustangs, derribando a sólo uno de los Bf 109 que les atacaron. Los alemanes tuvieron suerte y eran pilotos expertos, se concentraron sobre los elementos más débiles de la escolta. Afortunadamente, el 332º FG volvió a su tónica habitual el 26 de julio, derribando cinco Bf 109. William Green y Weldon Groves compartieron una victoria, correspondiendo las otras a Freddie Hutchins, Leonard Jackson (su 2ª victoria) y Roger Romine. El 27 de julio, durante una incursión contra la fábrica de armas de Weisss, en Budapest, fueron derribados cuatro Bf 109 y cuatro Fw 190, además de un Reggianne Re.2001. En suma, julio de 1944 había sido un mes muy intenso para el Grupo, con un saldo de 39 aparatos enemigos derribados en nueve misiones realizadas entre el 12 y el 30 de julio.

Durante el mes de agosto el Grupo estuvo ocupado escoltando formaciones de bombarderos medios que debían ablandar sus objetivos en preparación de la invasión del Sur de Francia del 15 de agosto, aunque esto también les dio tiempo de participar en tres misiones de escolta más contra Ploesti. Una misión de escolta contra Budapest el 6 de agosto dio como resultado una victoria para Carl Hohnson. Al acercarse la fecha de la invasión, las misiones se hacían cada vez más peligrosas.

El 12 de agosto, el Grupo perdió seis pilotos derribados por la artillería antiaérea, pero durante esa misma misión George Rhodes derribó un Bf 109. A pesar del continuo goteo de bajas, el Grupo siguió realizando misiones simultáneas durante muchas jornadas, incluyendo escoltas a las formaciones que atacaban Ploesti. El 23 de agosto, la formación que escoltaba el 332º fue interceptada por siete cazas, uno de los cuales fue derribado por Luke Weathers y William Hill. El 24 de agosto fueron destruidos tres cazas enemigos más por John Briggs, William Thomas y Charles McGee. En una misión especializada de ataque a tierra contra un aeródromo situado en Rumania el 30 de agosto, el 332º consiguió destruir en tierra 83 aparatos enemigos más.

El mal tiempo del mes de septiembre obligó a que el Grupo sólo pudiese llevar a cabo 16 misiones, incluyendo una misión de ametrallamiento a tierra contra Ilandza, en Yugoslavia, después de la cual 36 aviones enemigos quedaron ardiendo en tierra. En octubre mejoró el tiempo, y comenzaron los ataques en serio previos a la invasión aliada. Los ataques contra las bases aéreas situadas en Grecia fueron costosos y relativamente ineficaces, costando la vida a varios pilotos de Tuskegee, pero con el resultado de pocos aviones enemigos destruidos. El 4 de octubre cinco aparatos enemigos fueron abatidos por las armas de George Gray, George Rhodes, Edward Thomas y Shelby Westbrook, compartiendo Henry Perry y Milton Hayes el derribo del quinto. Elementos del Grupo efectuaron una incursión de Budapest a Bratislava el 11 de octubre en la que sólo 20 de los 72 P-51 que despegaron consiguieron encontrar intervalos despejados en la cubierta de nubes, pero los que lo lograron, atacaron el tráfico fluvial del Danubio, y ametrallaron tres aeródromos, en los que destruyeron 17 aviones enemigos.

El 12 de octubre, cuando regresaba de una escolta a los bombarderos, el 302º FS derribó nueve aviones en el aire, mientras que el 99º, el 301º, y el mismo 302º despacharon 26 aparatos enemigos en tierra. Las victorias



El Tte. Charles McGee (a la izquierda) y su jefe de tripulación, posan delante de 'su' P-51C, KITTEN'. El primero fue agregado al 302° FS y derribó un aparato enemigo mientras realizaba una escolta a los bombarderos que se dirigían a atacar Ploesti. McGee, que era oficial de carrera, pilotó después un F-51D (también bautizado con el nombre de KITTEN) durante la Guerra de Corea y también voló con los Phantom II RF-4C sobre Vietnam.

aéreas correspondieron a Milton Brooks, William Green, Wendell Pruitt (dos), Luther Smith y Roger Romine, siendo abatidos los otros tres por las armas de Lee Archer.

Como la última de estas tres victorias elevaba el registro de Archer a cinco, su primer derribo (que databa del mes de julio) fue re-examinado y re-evaluado oficialmente como ¡un derribo compartido!. Para empeorar las cosas, Archer tuvo que aterrizar en la isla de Vis para reabastecerse de combustible cuando regresaba a su base, dañando su hélice cuando se disponía a despegar de la pista de planchas de acero perforado. Sin embargo, en general octubre no fue un buen mes para el 332°, ya que la unidad perdió a 15 de sus pilotos. Los 'Colas Rojas' se hicieron cada vez más populares entre las tripulaciones de los bombarderos, que pronto se dieron cuenta de que cuando estaban bajo la protección del 332° FG los cazas enemigos no conseguían causarles bajas. Como recordaba un piloto de B-24: "Con otros Grupos, teníamos la sensación de que lo único que querían era derribar Bf 109s y que no les importaba dejarnos a su merced. Los "Colas Rojas" estaban siempre en el lugar que debían estar. Nos sentíamos muy cómodos con los "Colas Rojas"; pensábamos que era la mejor escolta de cazas que podía tenerse. No teníamos ni idea de que eran negros.- ¡Era el secreto mejor guardado del Ejército!"

Durante el mes de diciembre se realizaron 22 misiones, y antes de que terminase el año 1944, el registro del Grupo ascendía a 62 victorias aire-aire confirmadas. Enero no fue un mes muy atareado, ya que el Grupo efectuó sólo 11 misiones, que consistieron principalmente en escoltar a bombarderos y a aviones de reconocimiento. Se habían planeado y preparado más misiones, pero fueron canceladas a causa de las inclemencias del tiempo. Febrero fue un mes más atareado ya que se realizaron 39 misiones. Durante una incursión contra Munich, el Tte. William S. Price consiguió derribar un Bf 109, la primera victoria en el aire de 1945, aunque la actividad aérea enemiga era entonces insignificante. Davis en persona se puso al frente del Grupo en su misión número 200 el 28 de febrero, protegiendo a los B-17 del ala de Bombardeo que atacaron Verona.

La cantidad de pilotos de color que salían de Tuskegee nunca fue suficiente para cubrir los reemplazos necesarios para el 332° FG, lo cual significaba que los pilotos tenían que realizar turnos de servicio más largos que los de los hombres de otras unidades. Los pilotos del 332° podían llegar a realizar fácilmente 125 misiones en cada turno de servicio (la duración oficial de los turnos de servicio en aquel Teatro de Operaciones era de 50 salidas). La cada vez mayor necesidad de pilotos para el nuevo 447° BG, también formado por personal de color, añadió mayores dificultades al ya apurado sistema. Por esta razón la cuarta unidad del 332° FG fue desactivada a primeros de marzo.

El 24 de marzo de 1945, el Col. Davis se puso al frente de 59 aviones del Grupo en la misión de escolta más larga jamás realizada por la Decimoquinta Fuerza Aérea, protegiendo a los B-17 que bombardearon las fábricas de tanques Daimler Benz en Berlín (un viaje de ida y vuelta de 2.575 kilómetros). El Grupo se ganó una Citación como Unidad Distinguida por 'su magnífica actuación y extraordinario heroísmo', nada menos que por haber continuado hacia el objetivo cuando el Grupo que debía relevarles no se presentó en el punto de reunión ¡a las afueras de Berlín!.

Mientras los pilotos del 332º FG volvían a calcular el combustible que les quedaba, los reactores alemanes empezaron a hacer aparición sobre la capital. Los cazas de la Decimoquinta Fuerza Aérea no se habían enfrentado muchas veces a los Me 262, aunque los informes de inteligencia habían indicado que este tipo de avión estaba activo como caza, y que sus prestaciones podían superar las del P-51. Estas preocupaciones resultaron infundadas debido a que, en su mayoría, los Me 262 estaban pilotados por pilotos inexpertos, y no resultaron imbatibles. Esto quedó demostrado sobre Berlín por el 332º FG, cuando tres reactores fueron derribados por el Tte. Roscoe C. Browne, el Tte. Robert W. Williams y el Tte. Samuel Watts. Otros dos, junto con un caza cohete Me 163, fueron reclamados como derribos probables, junto con 3 Me 262 más como dañados. Sin embargo, durante esta misión fueron derribados tres pilotos de los 'Colas Rojas'.

El 31 de marzo, 46 Mustang efectuaron una incursión sobre la zona de Munich en la que el objetivo prioritario eran los ferrocarriles. El resultado de la misión fue la destrucción de siete locomotoras y 16 cazas enemigos derribados. En un encuentro inicial fueron derribados cinco Bf 109 y un Fw 190, además de ocho Fw 190 y tres Bf 109 cinco minutos después. Al día siguiente, doce aviones enemigos más (ocho Fw 190 y cuatro Bf 109) fueron derribados por el 332º tras un duro combate aéreo en el que fueron derribados tres Mustangs y dos pilotos de Tuskegee perdieron la vida.

El 15 de abril, Ben Davis encabezó una incursión de ataque a tierra, esta vez también contra el tráfico ferroviario en Austria, destruyendo 35 locomotoras, 52 vehículos ferroviarios de diversos tipos, cuatro barcazas fluviales y cuatro camiones. También fue derribado un caza enemigo. Esta acción le valió al Col. Davis la concesión de la Estrella de Plata. El grupo cerró su registro de victorias el 26 de abril, consiguiendo las que serían sus últimas victorias en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo. Seis 'Mustangs de 'Cola Roja' que escoltaban a un P-38 que realizaba un reconocimiento sobre Linz fueron atacados por cinco Bf 109. Cuatro fueron derribados, y el quinto fue considerado como derribo probable. A Jimmy Lanham se le reconoció una de las victorias confirmadas y el derribo probable, mientras que a Thomas Jefferson se le reconocieron dos derribos.

El 30 de abril de 1945 el Grupo realizó la última de sus 9.152 salidas con la Decimoquinta Fuerza Aérea. Había destruido en el aire 111 aviones enemigos y otros 150 en tierra, así como otros objetivos entre los que se encontraba ¡un destructor hundido con disparos de ametralladora!. Un total de 66 pilotos de Tuskegee perdieron la vida en combate. El Grupo terminó la guerra en Cattolica preparándose para la ofensiva final contra Alemania, pero esta no se llevaría a cabo a causa de la rendición incondicional del 7 mayo. Cuando el conflicto acabó, los aviadores de Tuskegee regresaron a casa, a la segregación racial de los EE.UU. Merece la pena mencionar que muchos pilotos decidieron permanecer en la USAAF, donde vivieron el fin de la segregación racial en las Fuerzas Aéreas, tal vez a causa de su magnífico ejemplo. Además de los laureles ganados durante la II Guerra Mundial, el 332º FG añadió a sus triunfos el conseguido en la prestigiosa competición del Encuentro Nacional de Tiro de Caza de las Fuerzas Aéreas en 1949.

Luke Weathers está sentado sobre el ala de su segundo Mustang, bautizado con el nombre de Beale Street, rodeado por algunos de los mecánicos del escuadrón–. A juzgar por las 'cazadoras de bombardero' B-6 esta fotografía fue tomada durante los primeros meses del invierno de 1945.



EL 354º GRUPO DE CAZA

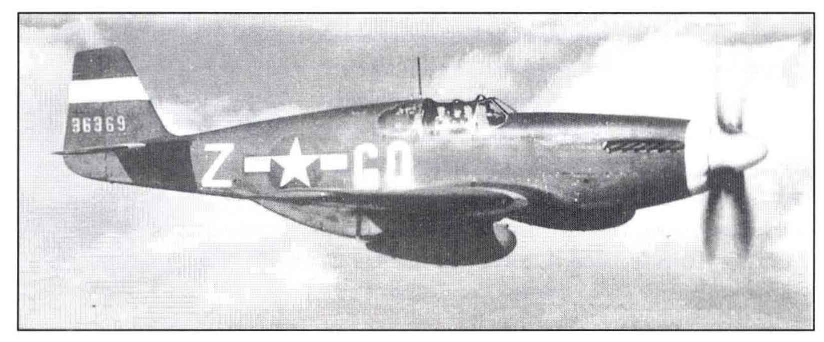
Aunque no fue en absoluto la primera unidad de Mustang que entró en servicio operativo –este honor corresponde, con toda seguridad, a la RAF– el 354º FG adoptó el nombre de 'Pionero' que llevó al P-51B al frente de combate.

Sumido en un 'limbo' administrativo y de publicidad como Grupo táctico desempeñando misiones estratégicas hasta que las unidades de caza de la Octava pudieron ser reequipadas con Mustangs, los 'Pioneros', al mando del Col. Kenneth R. Martin, se limitaron sencillamente a hacer su trabajo. Sus pilotos olvidaron la tremenda responsabilidad que se les había asignado y gozaron pilotando el P-51B. Lo que no podían pasar nunca por alto era el hecho de que sus purasangres necesitaban ser domados antes de convertirse en verdaderos ganadores, y en este aspecto también fueron 'pioneros' en más de un sentido.

Los pilotos tenían un buen tutor en el formidable Don Blakeslee, jefe del celebre 4º FG, con base en Debden, en Essex. Bajo su guía sin compromiso, el 354º se convirtió en una unidad altamente profesional, más que adecuada para allanar el camino para llevar a salvo a los bombarderos pesados a cualquier punto donde los alemanes tuviesen una fábrica, una base aérea, un nudo ferroviario o cualquiera de los otros miles de instalaciones importantes para su esfuerzo bélico.

Tal vez haya habido cierta tendencia, en la valoración oficial de las unidades de la Octava y Novena Fuerzas Aéreas, a pasar por alto el hecho de que los 'Pioneros' desempeñaron la misión de escolta igual de bien, si no mejor, que cualquier otro Grupo de los presentes en el Teatro de Operaciones Europeo y el carácter mixto de sus operaciones durante los ocho meses previos al Día-D.

La cuenta de victorias del Grupo empezó a aumentar hasta un punto en que empezaba a competir con los éxitos del célebre 56º FG de Huber Zemke, equipado con P-47. Los pilotos del 354º, se propusieron mejorar el registro de victorias de los 'Wolfpack', y a finales de febrero lo habían conseguido anotándose 103 aviones enemigos derribados en 83 días de combate. La victoria número 100 del grupo correspondió a Bob Stephens, que terminaría la guerra con un total de 13 victorias. El 13 de junio, el 354º, dejó no sólo la jurisdicción de la Octava AAF, sino también Inglaterra. Tras recibir la orden de trasladarse a Francia, los 'Pioneros' se encontraron formando parte del Ala de Caza 100 del XIX Mando Aéreo Táctico, bajo el mando del General de Brigada O. P. Weyland.



Este es uno de los primeros modelos de P-51B al que acaban de pintársele los emblemas blancos del Teatro de operaciones adoptados por el 354º FG poco después de entrar en servicio operativo en el Teatro de Operaciones de Europa, a finales de 1943. El código 'GQ' indica que este aparato pertenece al 355º FS.

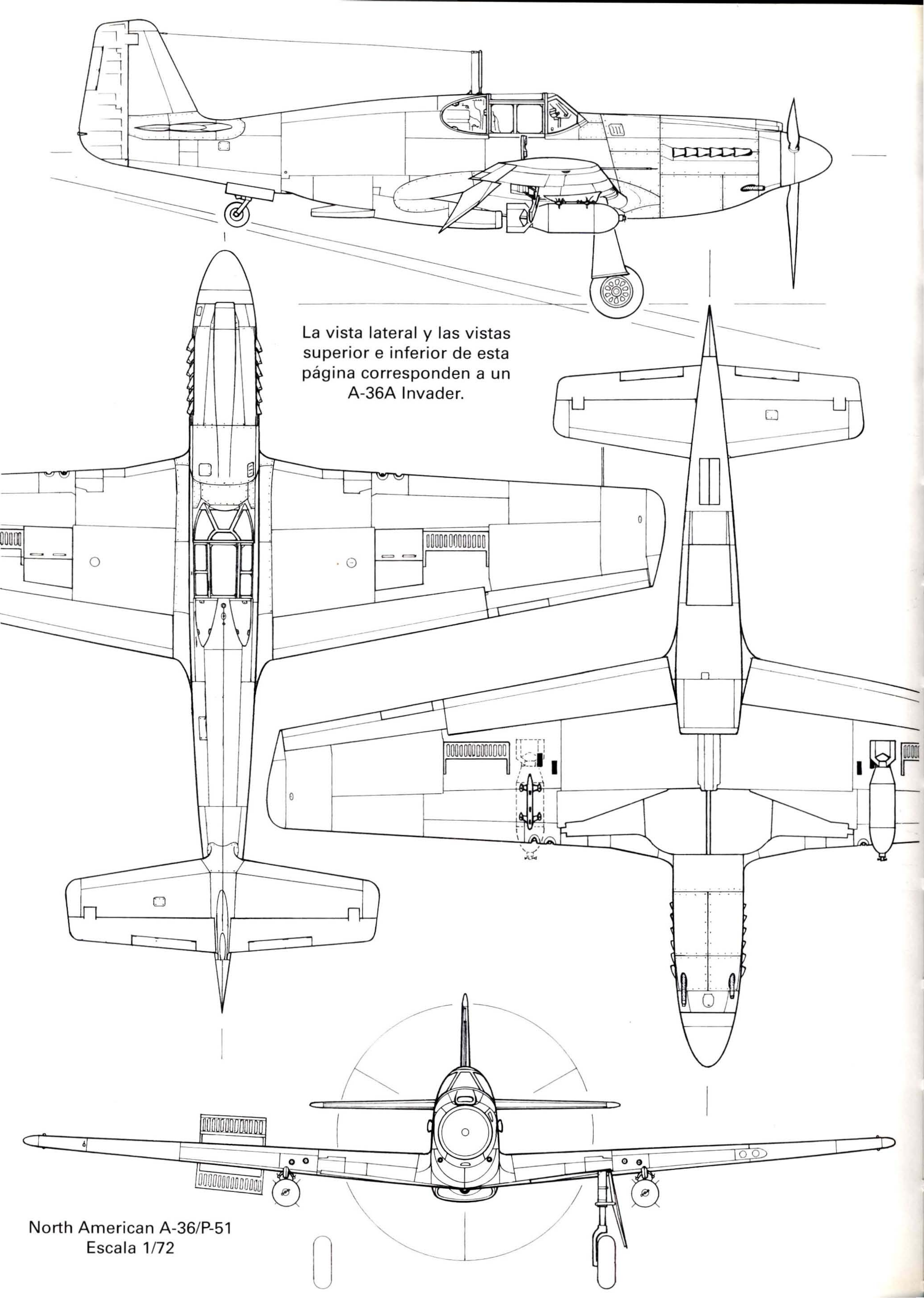
El campo de aterrizaje A-2, en Criqueville, cerca de Grand-Camp-les Baines, en la costa de Normandía, fue la base del 354º a partir del 23 de junio, y desde ella, sus pilotos realizaron un serie de misiones de escolta de las formaciones de B-26, misiones de caza libre, misiones de bombardeo en picado, y salidas de apoyo próximo y de reconocimiento armado.

El 13 de agosto se produjo un segundo traslado de base cuando los 'Pioneros' montaron sus tiendas en A-21, en Gael, cerca de Montfort; el día 16, los P-51 participaron en dos combates diferentes contra la Luftwaffe, consiguiendo derribar entre los 16 aviones que participaron en ellos un total de victorias de 13-0-2 frente a la pérdida de cuatro de los suyos. Las operaciones en apoyo del avance aliado continuaron hasta el día 25, en que los 'Pioneros' se toparon con los Bf 109 y los Fw 190 y se desencadenó una batalla aérea de persecución sobre Rethel, Reims y Beauvais. Las victorias de los norteamericanos en el aire fueron de 36-1-8, y fueron seguidas por el éxito de un ataque contra el aeródromo de Beauvais, en el que sorprendieron a una unidad de Fw 190 en el momento de repostar. En aquel ataque, los P-51 destruyeron en tierra a más de una docena de cazas enemigos sin sufrir pérdidas, una operación por la que el 354º fue recompensado con su segunda Citación como Unidad Distinguida.

Algo después, el 17 de septiembre, se produjo otro traslado, a Orconte y a la ALG A-66, cerca de St. Dizier, base que ocuparía hasta el 1 de diciembre en que comenzó a operar desde A-98 próximo a Roiseres-en-Haye. Durante el tiempo que permaneció en el A-98, el 'Grupo Pionero de Mustangs' fue informado de que pronto sería reequipado ¡con P-47!. Como podía esperarse, este cambio, concebido por los altos jefes en interés de estandarizar las dotaciones de la Novena AAF, fue recibido con poco entusiasmo. Para unos pilotos formados por completo en el P-51, la perspectiva de cambiar sus monturas por el poderoso Thunderbolt parecía un paso atrás. Aunque el P-47 era un buen avión, era un aparato mucho más pesado en vuelo cuando se le comparaba con el ágil Mustang, y pocos pilotos quedaron convencidos de que el cambio era para mejor.

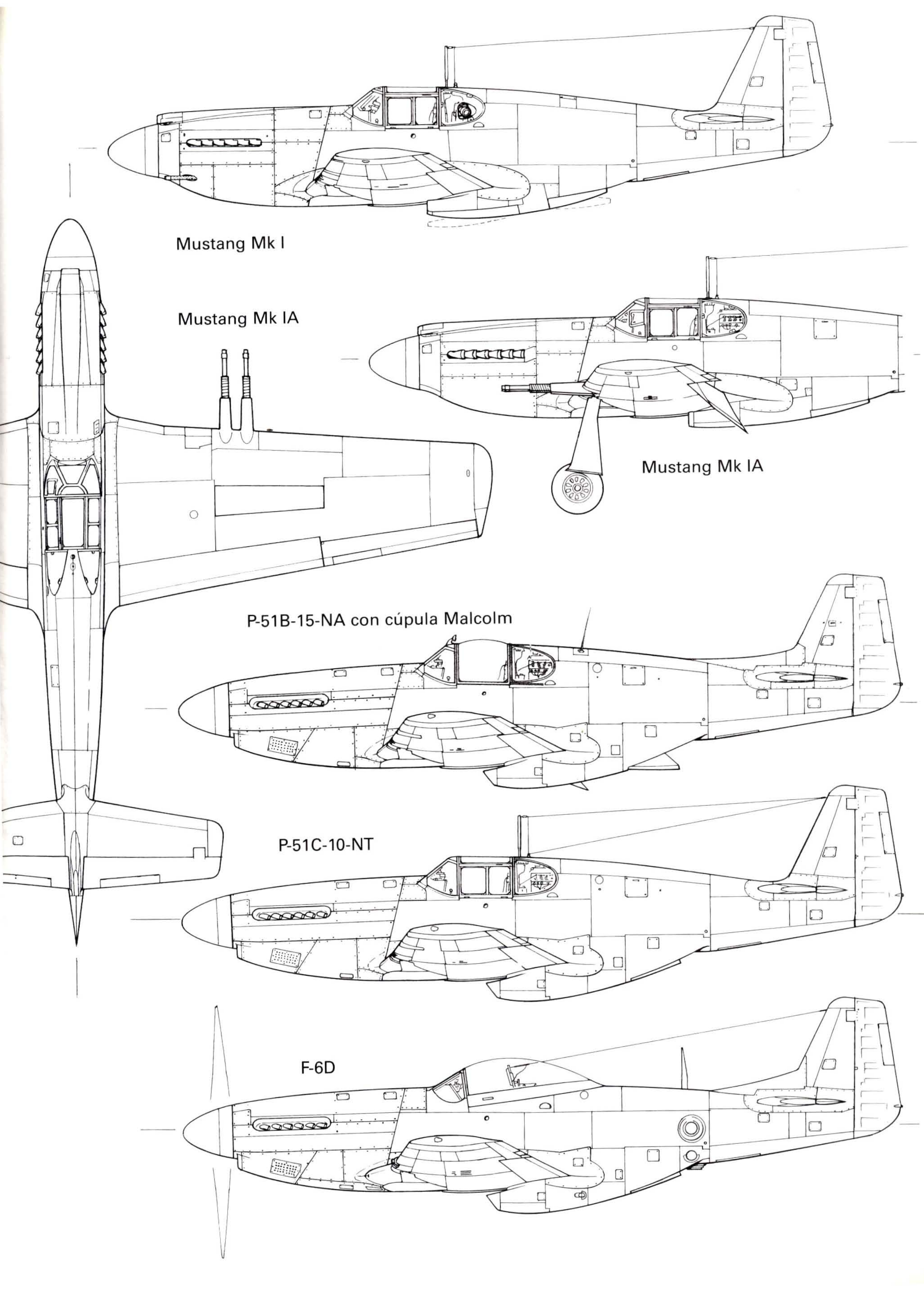
El 8 de mayo de 1945, los 17 meses de combate del 354º llegaron a su fin; durante ese tiempo había realizado 18.334 salidas con los Mustang y los Thunderbolt en 1.834 misiones diferentes. Además, el Grupo había producido al menos 41 ases y otros pilotos de gran categoría que contribuyeron a derribar en combate aéreo 701 aviones enemigos, convirtiendo al 354º en el Grupo de caza con mayor número de victorias del teatro de operaciones europeo. Su lista de ases era también considerablemente más larga que la acumulada por cualquier otro Grupo de a Octava, Novena o Decimoquinta AAFs.

Las bajas de 187 pilotos muertos o desaparecidos en combate, hacía que la proporción de victorias del 354º FG fuese de 3,74 enemigos derribados por cada hombre perdido. El 353º FS fue la unidad más eficaz con el P-51 con 256,50 victorias de un total de 289,50 (incluyendo 13 aparatos enemigos derribados con los P-47), repartidas entre 84 pilotos. A título de comparación, los escuadrones que quedaron en segundo y tercer lugar del teatro de operaciones europeo en cuanto a victorias conseguidas eran ambos unidades optimizadas de escolta a bombarderos de la Octava Fuerza Aérea: el 364º FS del 357º FG, con 212 victorias conseguidas por 70 pilotos ocupando el segundo puesto; y el 487º FS del 352º FG con 206 victorias a cargo de 62 pilotos en tercera posición.



La vista lateral y las vistas superior e inferior de esta página corresponden a un A-36A Invader.

North American A-36/P-51
Escala 1/72


Mustang Mk I
Mustang Mk IA
Mustang Mk IA
P-51B-15-NA con cúpula Malcolm
P-51C-10-NT
F-6D



Aunque más célebre por sus hazañas en las unidades de la Octava Fuerza Aérea, el Mustang, en sus diversas versiones, en realidad entró en combate por primera vez con la RAF en misiones de cooperación con el Ejército y, más tarde, con las unidades de apoyo táctico de la Octava y Novena Fuerzas Aéreas de la USAAF. En las acciones sobre Europa Occidental y el Mediterráneo, pilotos como Glenn T. Eagleston, John J. Voll y Samuel J. Brown consiguieron alcanzar registros impresionantes a los mandos de los P-51B y P-51D de los Grupos de caza 354º, 31º y 52º. Sus éxitos, a los que nunca se dio una publicidad tan grande como la que disfrutaron los de sus hermanos de la 'Poderosa Octava', se recogen por fin en este volumen en el que se cuenta la historia de los otros ases del Mustang en Europa.



